थर्ड क्लास

III CLASS

'इन्द्र'

रेलवे थर्ड क्लास

लेखक—
विद्यावाचस्पति गणेशदत्त शर्मा गौड़ 'इन्द्र'

"जब तक मुसाफिर नहीं सुधरेंगे, तब तक रेलवे-वालों के सुधार की बहुत कम सम्भावना है। × × × इसके लिये ऐसे प्रचारकों की आवश्यकता है जो तीसरे दर्जे में मुसाफिरी करके यात्रियों को समझा देवें। यात्रियों को सचेत करने के लिये पत्रिकाएँ भी बँटवानी चाहिये। प्रचारकों का ढीठ और निस्संकोच होना जरूरी है। उन्हें खुद झाड़ू लगाने में भी नहीं शर्माना चाहिये।"

—महात्मा गाँधी

प्रकाशक—

गुप्त ब्रादर्स, बनारस सिटी।

प्रथमवार] १९३० ई० [मूल्य ॥)

प्रकाशक—
गुप्त ब्रादर्स, बनारस सिटी।

मुद्रक—
मथुराप्रसाद गुप्त,
श्रीयन्त्रालय, सत्तीचौतरा, काशी।

यह पुस्तक हिन्दीसंसार के चिरपरिचित सुप्रसिद्ध पं० गणेशदत्तजी शर्मा गौड (विद्यावाचस्पति) आगर मालवा-निवासी द्वारा लिखी गई है। आपकी लेखनी द्वारा दर्जनों पुस्तकों की रचना हो चुकी है, अतएव आपके परिचयार्थ अधिक लिखना मानो अपना व पाठकों का समय नष्ट करना है। यह पुस्तक यद्यपि छोटी है; तथापि अपना उद्देश सफल करने के लिये पर्याप्त है।

रेलवे का विषय जटिल और गहन है। इसपर पोथे-के-पोथे लिखे जा सकते हैं। पंडितजी ने यह काम साररूप एवं सरल भाषा में किया है। इससे तीसरे दर्जे के डब्बेवाले यात्री ही लाभ उठा सकेंगे, सो नहीं--ऊँचे दर्जे के रेलयात्री भी रेलयात्रा अथवा रेल-विषयक बहुत सी अन्य बातों की जानकारी प्राप्त कर अपनी अनभिज्ञता द्वारा होती हुई अनेक असुविधाओं तथा कष्टों में कमी कर सकेंगे।

भारतवर्ष में रेल का इतना बड़ा जाल-सा फैला होनेपर तथा प्रतिवर्ष हिन्दी-भाषाभाषी करोड़ों यात्रियों को रेल द्वारा यात्रा करते रहने पर भी रेल जैसी रफ़ाए-आम (Public utility) की वस्तु पर हिन्दी में तद्वि-

षयक पुस्तक का न होना एक बड़े ही दुःख तथा आश्चर्य की बात है। ऐसी पुस्तक का होना अत्यावश्यक था, जिसे पंडितजी ने लिखकर हिन्दी साहित्य में एक खटकनेवाले अङ्ग की कमी को पूरा किया है। वास्तव में, इस पुस्तक के बहुत पहिले ही रेल-ज्ञान-धुरंधरों द्वारा ऐसी कई पुस्तकें लिखी जानी चाहिये थीं।

तीसरे दर्जे के डब्बों में, रेल यात्रियों को जो दुसह दुःख सहने पड़ते हैं वे किसी से छिपे नहीं हैं। यदि यह कहा जाय कि "उनके प्रति, पशुओं से भी बुरा बर्त्ताव किया जाता है" तो इसमें किञ्चित् भी अतिशयोक्ति नहीं है। पशुओं के डब्बों में निर्द्धारित की हुई संख्या से अधिक पशु नहीं ठेले जाते; किन्तु मनुष्यों के डब्बों में तो मानव कहलानेवाले प्राणी इस तरह बेरहमी के साथ ठसाठस ठूँस दिये जाते हैं, मानो मनुष्य के आकार में विविध प्रकार की व्यापारिक सामग्री के थैले भरे गये हों। इतना ही नहीं, बल्कि उचित अथवा अनुचित रीति से जब किसी रेलवे-कर्मचारी को यात्रियों से पैसा छीनना होता है तो वह भी इन तीसरे दर्जे के यात्रियों को ही सताता है। घर से निकलने के बाद, जब तक वे अपने नियुक्त स्थान पर पहुँच नहीं जाते एक-न-एक अड़ंगा उनकी जान पर लगा ही रहता है। यह सब क्यों? केवल इस ही लिए कि उन्हें अपने स्वत्व और अधिकारों का ज्ञान नहीं है—और रेल-कानून निपुणों अथवा

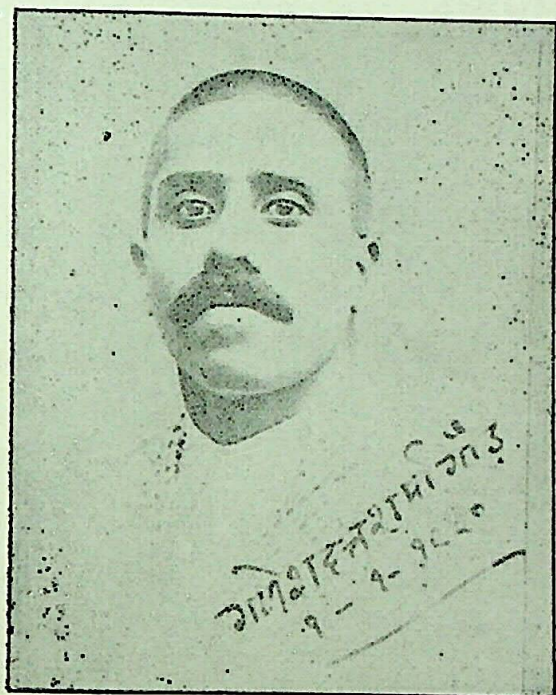
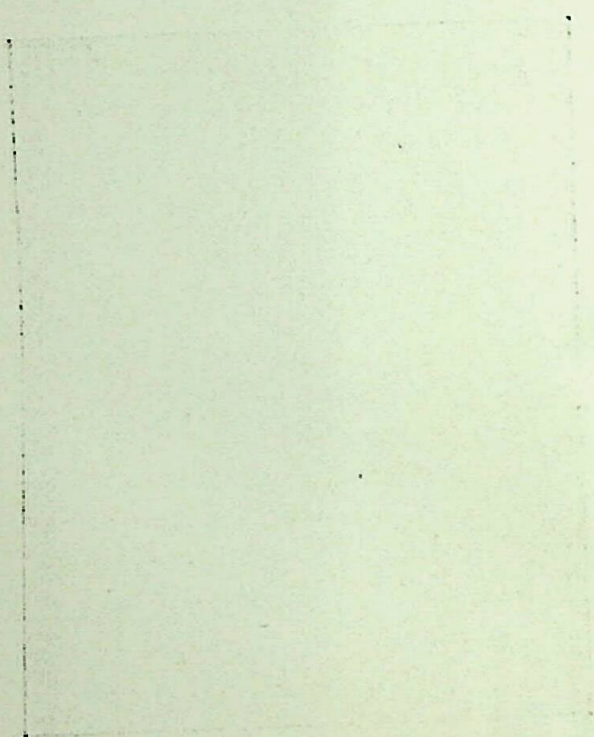
अन्य योग्य मनुष्यों की उनके प्रति इन रोज़मर्रह होने वाले जुल्मों के बाबत कोई सच्ची सहानुभूति, न तो कभी रही और न इस समय ही है, नहीं तो ऐसा कदापि नहीं हो सकता था। अस्तु, अब इस पुस्तक से वे अपने अधिकारों का उचित ज्ञान प्राप्त कर रेल-यात्रा सम्बन्धी अड़चनों तथा अमानुषिक अत्याचारों का सफाया करने में स्वयं प्रयत्नशील हो उन्हें समूल नष्ट करने में सफल हो सकेंगे।

इस पुस्तक में एक जगह लगेज (सामान) की बड़ी पेटियों को रेलगाड़ी के गार्ड बाबू के हवाले करने की सलाह दी गई है। परन्तु ऐसा करने के पूर्व यात्रियों को चाहिये कि, यदि ऐसी पेटियों में कोई बहुमूल्य चीजें हों तो वे उन्हें उनमें न रहने देवें—निकाल कर अपने पास रख लेवें। क्योंकि गार्डों के सपुर्द की हुई पेटियों में से ऐसी चीजें पड़तालियाँ लगाकर कई बार निकाली जा चुकी हैं। जिसकी बाबत रेल कम्पनियों से आज तक किसीने भी शायद ही दाद पाई हो; और वर्त्तमान रेलवे-कानून में जब तक उचित सुधार न हो तब तक न कोई भविष्य में ही पा सकेगा।

रेल-कानून की धारा संख्या ७७ के अनुसार बहुमूल्य चीजों की, जिनकी कीमत एक सौ रुपये से अधिक हो—रेल-कम्पनी द्वारा बीमा कराना आवश्यक है। ऐसी बहुमूल्य चीजों में से कुछ के नाम ये हैं—

सोना, चाँदी तथा उनसे बनी हुई चीजें, जवाहिरात, घड़ियाँ, रेशम, मखमल, ज़री, गोटा, तथा इनसे बनी हुई वस्तुएँ, दुशाले, हाथी दाँत तथा उसका बना हुआ सामान, मूँगा, चन्दन, चन्दन का तेल, कस्तूरी, गाने बजाने की पेटियाँ, तसबीरें, सरकारी स्टाम्प तथा अन्य काग़ज़-पत्र, हुँडियाँ, बैङ्कनोट, नक्शे, काँच, चीनी मिट्टी तथा संगमरमर की बनी हुई चीजें इत्यादि। रेल-कम्पनियों के बीमे की दर अत्यधिक होने से, ऐसे माल का बीमा प्रायः लोग नहीं कराते और इस कमी के कारण अपना माल खोकर आखिर-कार रो-धोकर रह जाते है। रेल-कम्पनियों के बीमे का निरख़ काँच, चीनी मिट्टी तथा संगमरमर के सामान पर प्रति सौ मील चार आना सैकड़ा के हिसाब से और उसी प्रकार सोना चाँदी आदि चीजों की दो आना सैकड़ा है।

इस छोटी सी किन्तु उपयोगी पुस्तक में लिखी हुई बातों पर यदि पाठकों ने अमल करना प्रारम्भ कर दिया तो रेल-यात्रा में होने वाले वर्त्तमान कष्टों का अन्त होने में अधिक दिन नहीं लगेंगे। कर्त्तव्य में न लगकर भाग्य-भरोसे दूसरों का, सहायतार्थ मुँह ताकनेवालों ने न तो पहले कभी सुख पाया है और न आगे कभी पा सकेंगे।

कलकत्ता ता० २८—११—३०	पी० एल० वाकलीवाल सम्पादक—"रेलवे-समाचार"

ग्रन्थकार—
विद्यावाचस्पति पं० गणेशदत्त शर्मा गौड़ 'इन्द्र'
सम्पादक 'गोरक्षण'

॥ श्रीः ॥

रेलवे थर्ड क्लास

रेलवे का इतिहास

सबसे पहले इङ्गलैंड में, सन् १८२५ ई० में भाफ द्वारा चलनेवाले एञ्जिन से लोहे की पटरियों पर गाड़ियाँ चलाई गईं। परन्तु उनमें सिर्फ माल असबाब ही लाया और ले जाया जाता था। सन् १८३० ई० से मुसाफिरों का आना-जाना रेल से शुरू हुआ।

उन दिनों भारत में "ईस्ट इण्डिया कम्पनी" का राज्य था। इसलिये उसने भारत में भी रेल चलाने का विचार किया। यह सन् १८४० ई० की बात है। सन् १८४४ में इङ्गलैंड के कुछ व्यापारियों ने ईस्ट इण्डिया कम्पनी के सामने यह प्रस्ताव रखा कि "यदि सरकार मूलधन पर ३ फी सैकड़ा सूद देवे तो हम भारत में रेलवे चला सकते हैं।" इसपर कम्पनी ने अपने डायरेक्टरों को लिखा और वहाँ से यहाँ हिन्दुस्तान में एक इस विषय का अच्छा ज्ञाता व्यक्ति आया। उसने बहुत जाँच-पड़ताल के बाद यह राय

दी कि "रेलवे के लिये सङ्गठित होनेवाली कम्पनियों को मूलधन पर निश्चित लाभ और जमीन मुफ्त दी जानी चाहिये।"

यह विषय वायसराय की कौंसिल में विचार करने के लिये पेश किया गया। भारत में रेल का प्रचार करने के सम्बन्ध में, कौन्सिल में बहुत मतभेद था। कुछ लोगों का यह खयाल था कि हिन्दुस्थान में मुसाफिरों की संख्या इतनी नहीं मिल सकेगी कि जिससे रेलवे कम्पनी को अच्छा मुनाफा मिल सके। आखिरकार कम्पनी के डायरेक्टरों का निश्चय पाकर वायसराय की कौंसिल ने रेलवे के लिये ज़मीन तो मुफ्त देना मंजूर किया, परन्तु निश्चित लाभ देना उचित न समझा। लार्ड हार्डिंज की यह राय थी कि—"सैनिक दृष्टि से भी हिन्दुस्तान में रेल चलनी चाहिये और सिर्फ दिल्ली से कलकत्ते तक की रेल के लिये पाँच लाख रुपये और जमीन मुफ़्त देना चाहिये।" इस प्रकार की लिखा पढ़ी में लगभग दो-तीन वर्ष लग गये।

लार्ड डलहौजी भारत में रेल मार्ग खोलने के बड़े पक्षपाती थे। उन्होंने इस विषय में बहुत ही प्रयत्न किया। ता० १७ अगस्त सन् १८४६ को "ईस्ट इण्डियन रेलवे" और "ग्रेट इण्डियन पेनिन्सुला रेलवे" नामक दो रेलवे कम्पनियों का संगठन हुआ। सरकार और कम्पनियों के बीच में नीचे लिखी शर्तें तय हुईं—

१--सरकार ज़मीन मुफ्त दे।

२--मूलधन पर कम्पनी को अगर पाँच रुपया फी सैंकड़ा के हिसाब से कम मुनाफा मिले तो सरकार उसे पूरा करे।

३--पाँच रुपये सैंकड़े से जो मुनाफा ऊपर होगा, उसे कम्पनियाँ स्वयं लेंगी, उसमें सरकार का कुछ भी अधिकार न होगा।

४--लाभ का हिसाब हर छठे महीने होगा।

५--कम्पनियों को लन्दन (इंगलैण्ड) में लाभ का धन फी रुपया २२ पेन्स के हिसाब से मिलेगा।

६--९९ वर्ष बाद कुल अचल वस्तुएँ सरकार की हो जावेंगी, उनका कुछ भी दाम नहीं देना पड़ेगा।

७--चल चीजें जैसे एंजिन, डिब्बे इत्यादि के लिये उचित दाम देने होंगे।

८--९९ वर्ष के पहले भी सरकार यदि चाहे तो रेलों को ले सकेगी। परन्तु कंपनी के हिस्सों के दाम बाज़ार के भाव से देने पड़ेंगे।

९--२५ वर्ष से पहले सरकार रेलें न ले सकेगी।

१०--कंपनियाँ यदि चाहें तो किसी भी वक्त सरकार से अपना मूलधन लेकर सरकार को खरीदने पर मजबूर कर सकेंगी। इत्यादि--

ये शर्तें रेलवे कम्पनियों के लिये अत्यन्त सुविधाजनक थीं। भारत में अंग्रेज व्यापारियों ने आकर

रेलें बनवाईं—इसका यही कारण था कि भारत में लोग उस समय, इस काम में अपनी पूँजी लगाने को तय्यार नहीं थे। अंग्रेज व्यापारी भी हिचकिचाते थे। अतएव सरकार ने उन्हें घाटे से बचाने का वचन दिया। सरकार ने उनके साथ यह ठेका किया कि ९९ वर्ष तक कंपनियों को जो आमदनी रेलों से हो, वह सरकारी बैंक में जमा हो, और कंपनियाँ जो खर्च करें, वह सरकार की सलाह से करें। इसके बदले में सरकार ने यह वादा किया कि किसी भी वर्ष में कंपनियों की पूँजी पर एक निश्चित रकम से कम मुनाफा (सूद) न मिलने पावेगा। यदि रेल की आमदनी से इतना धन नहीं मिले कि वह रकम पूरी हो सके तो सरकार अपने पास से रुपया देकर उसे पूरी कर देगी और जब कभी उस रकम से ज्यादः आमदनी रेलों को होगी तो, उस रकम को देने के बाद जो बचेगा उसका आधा कंपनियों के हिस्सेदारों को मुनाफे की शक्ल में दिया जायगा और आधा, सरकार अपने दिये हुए रुपयों को मय सूद के पूरा करने के लिये ले लेगी। इस प्रकार जब सरकार का दिया हुआ सब रुपया चुक जायगा, तब रेलों का सारा मुनाफा हिस्सेदारों ही को मिला करेगा। इसके साथ यह शर्त्त भी थी कि यदि कभी आमदनी से खर्च ज्यादः हो जाय तो सरकार उसके लिये जिम्मेदार न होगी। कंपनियों को यह अधिकार भी दिया गया था कि रेलवे

को, छः महीने चलने के बाद, छः महीने की नोटिस देकर वह सरकार के मत्थे मढ़ दे। सरकार को यह अधिकार दिया गया कि ३० वर्ष बाद रेल की कंपनियों को वह उस भाव पर मोल ले सकती है, जो पिछले तीन वर्षों में कंपनी के हिस्सों (शेयर) के भाव का औसत निकालने पर आवे। सरकार ने यह भी एक शर्त करा ली थी, कि किराया कायम करने तथा देख रेख का पूरा-पूरा अधिकार उसे होगा, तथा रेलों को डाक बिना किराये और फौज तथा रसद कम किराया लेकर ढोना पड़ेगा।

ऊपर लिखी शर्तें कम्पनियों के लिये बहुत ही फायदेमन्द साबित हुईं। धड़ाधड़ कम्पनियाँ कायम होकर रेलें चलने लगीं। इस प्रकार कुछ दिन चलने के बाद सरकार की आँखें खुलीं। उसे मालूम हुआ कि विलायती इञ्जीनियरों को भारत की दशा का ठीक-ठीक ज्ञान न होने के कारण आंखें मूंद कर खर्च किया गया है। कम्पनियों को घाटे का भय तो था ही नहीं, इसलिये वे भी अंन्धाधुन्ध खर्च करने लगीं। यहाँ तक कि मुनाफा तो दरकिनार रहा, सरकार को, सन् १८६९ में रेलों के हिसाब में लगभग ६६ लाख ५० हजार का नुकसान अपने खजाने से देना पड़ा। सरकार की आँखें खुल गईं; क्योंकि सरकारी खजाना सन् १८५७ के विप्लव (ग़दर) में तथा सन् १८६५ के अकाल में बहुत कुछ खाली हो चुका था। यह हालत

देख कर सन् १८६९ में गवर्नर जनरल सर जान लारेन्स ने इस इन्तजाम के विरुद्ध भारत-मंत्री से बड़ी सरगर्मी के साथ लिखा पढ़ी की। सर जान लारेन्स ने साफ शब्दों में लिखा कि--"सरकार ने रेलवे कम्पनियों से ऐसी बुरी शर्तों पर साझा किया है कि उनसे सिवाय नुकसान के फायदा होने की कोई उम्मीद ही नहीं की जा सकती; क्योंकि कम्पनियाँ मनमानी लाइनें बढ़ाती जाती हैं और अनुभवहीन काम करनेवालों के जरिये एक की जगह दस खर्च करती हैं। नतीज़ा यह हो रहा है कि घाटे की रकम सरकार को विना 'हाँ, ना' किये देनी ही पड़ती है।"

सर जान लारेन्स की इस लिखापढ़ी का नतीजा यह हुआ कि भारत-मंत्री ने बहुत कुछ आगा-पीछा विचार कर यह आज्ञा दी कि,--"आयन्दा सरकार अपने प्रबन्ध और रुपये से रेल की लाइनें बनवावे।" दस वर्ष तक इसी आज्ञा के अनुसार काम हुआ और सरकार ने हर साल २० लाख रुपया रेलों पर खर्च किया। सन् १८७५ ई० में ४० लाख रुपया हर साल रेलों पर खर्च करने की मंजूरी दी गई। किन्तु सन् १८७९ तक पहुँचते-पहुँचते सरकार के खजाने में रुपयों की कमी आ गई। इसलिये फिर सरकार को कम्पनियों के साथ साझा करना पड़ा; परन्तु इस बार पहले की शर्त्तों में कुछ हेर फेर करना पड़ा।

पहले कम्पनियाँ रेलों की मालिक थीं और अपना रुपया लगाती थीं, सरकार केवल घाटा पूरा करती थी; किन्तु अब यह किया गया कि सरकार कुछ रुपया तो स्वयं कर्ज लेकर कम्पनियों को देती और जिसका उनसे सूद लेती थी और बाकी रुपया जो कम्पनियों का लगा था, उनके लिये पहले की शर्तें लागू होती थीं। इससे अब सरकार को कुछ कम घाटा होने लगा। परन्तु सरकार का ध्यान बराबर इसके सुधार की ओर लगा ही रहा। सन् १८६३ में एक नया उपाय किया गया। इसके अनुसार ब्राञ्च लाइनें सरकार की सलाह से कम्पनियों द्वारा बनवाई जाती थीं और खर्चा देने के बाद जो मुनाफा उन ब्राञ्च लाइनों के सम्बन्ध से मेन लाइनों को होता था, उसका दसवाँ हिस्सा मेन लाइनों को देना पड़ता था, जिससे सरकार पर पहिले की अपेक्षा कम खर्च पड़ता था। इसके अतिरिक्त सरकार उन लाइनों के लिये जमीन मुफ्त देती थी और मेन लाइनों से ही गाड़ियाँ आदि दिलवाती थी। किन्तु यह शर्त कम्पनियों को पसन्द नहीं आई, इसलिये सरकार को हारकर यह करना पड़ा कि ब्राञ्च लाइनों के बनवाने में मेन लाइन को जा देना पड़े वह सब सरकार देगी; किन्तु उनके सम्बन्ध में कंपनियाँ अपने हिस्सेदारों को साढ़े तीन फी सैकड़ा से अधिक मुनाफा न दे सकेंगी।

अन्त में सरकार के भाग्य का उदय हुआ और सन् १८६६ के बाद उसे रेलों से फायदा होने लगा। सन् १६०० में लार्ड कर्ज़न ने निश्चय किया कि प्रति वर्ष सरकार कुछ रुपया रेल के लिये अलग कर दिया करेगी। यही हुआ और उस रकम में से कुछ रुपया तो कम्पनियों को दिया जाने लगा और कुछ से पुरानी शर्तों के अनुसार जारी की हुई कम्पनियोंको सरकार ने खरीदना शुरू कर दिया। उस वक्त तक आठ रेलवे कंपनियाँ थीं। ये कंपनियाँ किस सन् में स्थापित हुईं और सरकार ने उन्हें किस किस सन् में खरीद लिया यह बात नीचे का नक़शा देखने से मालूम की जा सकती है।

नाम कम्पनी	स्थापित होने का सन्	सरकार द्वारा खरीदे जाने का सन्
१–ईस्ट इण्डियन रेलवे	१८५४	१८७६
२–ईस्टर्न बंगाल रेलवे	१८५८	१८८४
३–सिंध पंजाब दिल्ली रेलवे	१८५८	१८८६
४–अवध रुहेलखण्ड रेलवे	१८६७	१८८६
५–साउथ इण्डियन रेलवे	१८७४	१८६१
६–ग्रेट इण्डियन पेनिन्सुला	१८५३	१६००
७–बम्बेबड़ौदासेंट्रलइंडिया	१८५५	१६०५
८–मद्रास रेलवे	१८५२	१६०८

सन् १८६२में इण्डियन ब्राञ्च रेलवे कंपनी स्थापित हुई। उसे जमीन मुफ्त दी गई और गारण्टी नहीं

दी गई। परन्तु बीस वर्ष तक एक हजार रुपया फी मील प्रति वर्ष दिया गया। सन् १८६७ में यह कंपनी गारएटी कंपनी हो गई और इसका नाम "अवध रुहेलखण्ड रेलवे" हो गया। सन् १८६४ में "इण्डियन ट्राम्वे कंपनी" का संगठन हुआ। इसे सन् १८७० में गारएटी मिली और इसका नाम कर्नाटक रेलवे हुआ। सन् १८७४ में यह रेलवे सदर्न कंपनी से मिल गई और इन दोनों का नाम "साउथ इण्डियन रेलवे" पड़ गया।

मद्रास रेलवे सरकारी हो जाने के बाद उसके दो भाग कर दिये गये। एक का नाम "मद्रास ऐण्ड सदर्न मरहट्टा रेलवे" रख दिया गया और दूसरे भाग को साउथ इण्डियन रेलवे में मिला दिया। सरकार ने जो लाइनें मोल ले लीं, उन्हें फिर उसने उन्हीं कंपनियों को ठेके पर उठा दिया है, किन्तु मालिक कम्पनियाँ नहीं हैं। बहुत सी लाइनों का प्रबन्ध सरकार खुद करती है। अब सरकार को रेलों से नुकसान नहीं होता, मुनाफा ही होता है। तथापि लगा हुआ मूलधन अभी तक वसूल नहीं हो पाया है। सन् १९१३-१५ में रेल सम्बन्धी सब खर्च देकर सरकार को ३०५६५००००००) रुपया मुनाफा हुआ था और सन् १९१७-१८ में सब खर्च देनेके बाद सरकार को मूलधन का मुनाफा ७॥ फी सैकड़ा मिलने लगा था। सन् १९३७-३८ में रेलवे द्वारा सरकार को ३७

अरब रुपयों की आमदनी हुई। यह आमदनी सन् १९२६-२७ से ३६ लाख ज्यादः थी। इस वर्ष जो सन् १९२९-३० का रेलवे बजट कामर्स मेम्बर सर जार्ज रेनी ने लेजिस्लेटिव असेम्बली में पेश किया है उसमें उन्होंने इस वर्ष की आमदनी अनुमानतः १०७३३००००००००)रु० और खर्च ९५०००००००००) रु० रखा है और बताया है कि अगर १७५०००००००) रुपया फौजी रेल-पथ पर घाटे के तौर पर कट जायगा तो सरकार को १०७५०००००००) रु० का लाभ होगा।

पहले पहल सन् १८५३ में बम्बई से थाना तक २१ मील की रेलवे जी० आई० पी० आर० ने शुरू की। यह आरम्भ परीक्षा के तौर पर किया गया था। इसी का अनुकरण सन् १८५४ में ई० आई० आर० ने हवड़ा स्टेशन से पंडवा तक रेल की सड़क तय्यार करके किया। इन परीक्षाओं में दोनों को सफलता मिलने पर और भी कई कम्पनियों का संगठन हुआ। सन् १८५७ के विप्लव (गदर) के बाद सरकार ने रेल का विस्तार अधिक करने का निश्चय कर लिया। सूरत से बड़ौदा तक बी० बी० एण्ड सी० आई० रेलवे सन् १८५५ में चलने लगी। सारांश यह कि सन् १८५९ तक लगभग ८-९ नई रेलवे कम्पनियाँ स्थापित हो गईं और उन्होंने करीब-करीब पाँच हजार मील रेल की पटरी डालने के ठेके प्राप्त कर लिये।

सन् १८६१ में कुल १०२८ मील रेल की सड़क तय्यार हुई। पाँच साल बाद ३३३२ मील हो गई। कलकत्ते की ई० आई० आर० और बम्बई की जी० आई० पी० आर० दोनों सन् १८७० में जबलपुर स्टेशन पर आपस में आकर मिल गईं। इन दोनों रेलों ने महाराष्ट्र और बंगालियों को ला मिलाया। इसी तरह सन् १८७८ में कराँची से दिल्ली का मिलाप हुआ। इस वक्त तक बम्बई का दिल्ली से बड़ा दूर का सम्बन्ध था। बम्बई से दिल्ली जानेवाले पहले जी० आई० पी० से जबलपुर तक सफर करके बाद में ई० आई० आर० द्वारा इलाहाबाद होकर दिल्ली पहुँचा करते थे। यह कठिनाई सन् १८८० में "राजपूताना मालवा रेलवे" ने दूर की और बम्बई से दिल्ली जाने का फासला बहुत ही कम कर दिया। सन् १८८० के बाद बहुत सी और-और रेलवे कम्पनियाँ स्थापित हुईं। बंगाल नागपुर रेलवे सन् १८८३ में, सदर्न मराठा रेलवे १८८२ में, इण्डियन मिडलैण्ड रेलवे सन् १८८२-८५ में और आसाम बंगाल रेलवे सन् १८९१ में स्थापित हुई। इनके अलावा और भी कई कम्पनियों का कारोबार जोर शोर के साथ चलने लगा।

कंपनियों का हिन्दुस्थान में, रेलमार्ग बनाने में बड़ी-बड़ी कठिनाइयाँ उठानी पड़ीं; क्योंकि यहाँ के अलग-अलग भागों में भूमि की बनावट जुदे-जुदे

किस्म की है। बंबई इलाके का विन्ध्याचल नामक पर्वत, उत्तरी सरहद्द के पास क्वेटा के रास्ते पर की पर्वतमाला, ब्रह्मपुत्र के बीच के विशाल पर्वत इत्यादि पहाड़ों को फोड़ कर उनमें से रेल का रास्ता निकालना मामूली बात नहीं थी। इंजीनियर लोगों की परीक्षा का नाजुक प्रसंग था। इन पहाड़ों में रेल की सड़क का लेबल साधना बहुत कठिन बात थी। सैंकड़ों जगह पर, हर पच्चीस तीस फीट लम्बी सड़क में एक फुट का अन्तर पड़ जाता था। कुल सड़क का लेवल इञ्जीनीयरी-गणित के कायदे के अनुसार ठीक कर सकना बड़ी मुश्किल बात थी। पूर्व बंगाल के पहाड़ी हिस्सों में लगभग ७५ मील लम्बी सड़क पर ३५ बोगदे (सुरंग) तय्यार करने पड़े। पहाड़ों की भाँति प्रचण्ड वेग से बहनेवाली बड़ी २ नदियों का पुल बाँधने का प्रश्न भी बड़ा कठिन था। गंगा, जमुना, नर्मदा, सोन, घाघरा, सिंध, गण्डकी आदि नदियों के ऊपर से रेलका रास्ता ले जाना बड़ी हिम्मत और विद्वत्ता का काम था। पुल तय्यार कर देना तो सहज था, परन्तु तय्यार होने के बाद नदी के चंचल वेग से उसकी रक्षा कर सकना बड़ा कठिन काम था। नदियों की पेंदी में सैकड़ों फीट गहरा गड्ढा खोदने पर भी पत्थर की नींव का कहीं पता नहीं लगता था। भारत में सबसे लंबा पुल पूर्व बंगाल में सोन नदी का है; इसकी लंबाई १०,०५२

फीट है। सारा- नाम का पुल भी, जो ईस्टर्न बंगाल रेलवे पर है कारीगरी का अजीब नमूना है। इस पुल के नीचे गंगा नदी अपने साथ जमुना, सोन, गण्डकी आदि कई नदियों को अपने में मिलाकर बहती हैं। इस पुल के बनवाने में लगभग ५ करोड़ रुपया खर्च हुआ था। अस्तु—

इन रेलवे कम्पनियों को शुरू-शुरू में फायदा नहीं हुआ। सरकार को सन् १८६६ तक रेलवे बजट में लगभग १६६३३०००००००) रुपयों का नुकसान रहा था। अब, इन दिनों कई वर्षों से रेलों को सिवाय लाभ के हानि उठाने का मौका ही नहीं आता। सरकारी रेलें अनेक कम्पनियों का ठेके पर चलाने के लिये दे दी गई हैं, जिससे असली लाभ कम्पनियों को हो जाता है और हिन्दुस्थान को, जिसके खज़ाने से आज तक का टोटा रेलों को दिया गया है, एक पाई का भी लाभ नहीं होता। रेलवे कम्पनियाँ यूरोपियन तथा ऐंग्लो-इण्डियन कर्मचारियों को खूब बड़ी-बड़ी तनखाहें देती हैं और हिन्दुस्तानी नौकरों को उतनी तनखाह नहीं देतीं। इसके अलावा रेलों की सब सामग्री इंग्लैण्ड से खरीदी जाती है, जिससे इन रेलों का सारा लाभ इंग्लैण्ड को ही मिलता है।

इस समय यहाँ तीन प्रकार के रेलों के मालिक हैं १—सरकार २—देशी रियासतें और ३—कम्पनियाँ। इनके अधिकार में नीचे लिखे अनुसार रेलें हैं—

सरकार	२६१८६ मील
देशी राज्य	४३६७ ,,
कम्पनियाँ	५७४६ ,,

इस समय हिन्दुस्थान में छोटी-मोटी कुल मिला-कर लगभग ३५ रेलवे लाइनें हैं। इनमें लगभग २५ मुख्य हैं। इनकी लंबाई नीचे लिखे अनुसार ता० ३१ मार्च सन् १९२७ तक थी।

सिंगल लाइन	३५५४२.४१ मील
डबल लाइन	३५०६.४७ ,,
मार्ग की लंबाई	३६०४८.८८ ,,
कुल रेल पथ की लंबाई	५२८८६.२७ ,,

खैबर रेलवे ता० २ नवंबर १९२५ ई० को खुला है। इस रेलवे का जो भाग जम्नराल से आरंभ होता है वह १५०० फुट समुद्र से ऊँचा है और लंडीकोटल पर ३५०० फुट ऊँचा हो जाता है। इसका रास्ता ५॥ फुट चौड़ा है। २७ मीलमें ३४ बोगदे (टनेल) हैं।

भारत और सीलोन (लंका) को मिलाने का भी विचार किया गया है। बरमा और नैपाल के लिये रेलवे निकालने की तजवीज हो रही है। बंबई के पास जी० आई० पी० आर० और बी० बी० सी० आई० रेलवे की गाड़ियाँ बिजली से भी चलने लगी हैं।

सन् १९२४-२५ से रेलवे की आमद और खर्च का ब्यौरा भारत-सरकार के बजट में नहीं रखा जाता। रेलवे का बजट अलग कर दिया गया है। केवल वा

रकम मुनाफे की जो सरकार को रेलवे की ओर से दी जाती है, आमदनी में शामिल कर ली जाती है।

रेल की पटरियाँ तीन प्रकार की होती हैं। ये (१) ब्राड गेज (२) मीटर गेज और (३) नेरो गेज के नाम से पुकारी जाती हैं। नीचे लिखे अनुसार उनका माप और मीलों में लंबाई है--

ब्राड गेज	५ फुट ६ इंच	१६३६७'४४ मील
मीटर गेज	३ ,, ३ ३/८ ,,	१५६३१'८१ ,,
नैरो गेज ,, ,,	२ ,, ६ ,, या २ ,, ० ,,	३७४६'६३ ,,

सरकार सब कंपनियों से अपना पल्ला अभी तक नहीं छुड़ा सकी है इसलिये भिन्न-भिन्न रेलवे लाइनों का प्रबन्ध अलग-अलग ढंग से होता है। जो लाइनें सरकार की हो गई हैं, उनका सब इन्तजाम सरकार स्वयम् करती है। कुछ रेलों को सरकार ने ठेके पर दे दिया था, उनके ठेके नीचे लिखे वर्षों में खतम हुए हैं और होंगे।

ईस्ट इण्डियन रेलवे	सन् १९२४
ग्रेट इण्डियन पेनिन्सुला रेलवे	,, १९२५
आसाम बंगाल रेलवे	,, १९३१
मद्रास एण्ड सदर्न मरहटा रेलवे	,, १९३७
बंबई बड़ोदा एण्ड सेण्ट्रल इन्डिया रेलवे	,, १९४१
साउथ इण्डियन रेलवे	,, १९४५
बंगाल नागपुर रेलवे	,, १९५०

सन् १९०१-२ में भारत-मंत्री ने रेलों के विषय में जाँच करके सूचना देने के लिये एक कमीशन बैठाया था। उस कमीशन की रिपोर्ट के अनुसार सन् १९०५ में सरकारने एक रेलवे बोर्ड स्थापित किया, जिसमें एक सभापति, एक मंत्री और दो मेम्बर रखे गये। यह बोर्ड भारत-सरकार के अधीन है। इसी बोर्ड द्वारा रेलों के प्रबन्ध-सम्बन्धी तमाम बातें, जैसे नई लाइनें बनवाना, रेलवे नौकरों की तरक्की, खर्च का निश्चय, कार्य-प्रणाली स्थिर करना इत्यादि, निश्चित होती हैं। कुछ समय के बाद सरकार ने इस रेलवे बोर्ड के सभापति को अपना एक मन्त्री बना लिया, ताकि रेलवे मामलों के साथ सरकार का एक बहुत गहरा सम्बन्ध हो जाय।

जिन कम्पनियों को सरकार ने अपनी लाइनों का ठीका दे रखा है, उनपर भी सरकार का बहुत कुछ अधिकार है। उनके सम्बन्ध में सरकार ने किराये का घटाना बढ़ाना, हिसाब का जाँचना, रुपया अपने खजाने में जमा कर लेना, खर्च पर पूरी निगाह रखना आदि बातें अपने ही अधिकार में रखी हैं। अंग्रेजी कम्पनियों का बोर्ड इंगलैण्ड में भी है, जिसकी तरफ से, प्रतिनिधि की हैसियत से एक एजेन्ट यहाँ रहता है।

एक रेलवे कमीशन सन् १९२० के नवम्बर महीने में भारत-मन्त्री ने फिर इसलिये बैठाया कि वह

रेलवे सम्बन्धी शिकायतों और त्रुटियों की जाँच करे। इस कमेटी के दस मेम्बर थे। जिनमें सात अंग्रेज और सर राजेन्द्रनाथ मुकर्जी, श्रीनिवास शास्त्री तथा पुरुषोत्तमदास ठाकुरदास तीन भारतीय थे। इन सात अङ्ग्रेजों में तीन अङ्ग्रेज तो ऐसे थे जिन्हें भारत का कुछ भी अनुभव नहीं था। शेष तीन बड़े ही अनुभवी थे तथा एक अंग्रेज व्यापारियों का प्रतिनिधि था। इस जाँच कमेटी ने १४२ सज्जनों की गवाहियाँ लीं। इनमें केवल ४२ गवाह ही गैर सरकारी भारतीय थे। इस कमेटी का खर्च, लगभग ४ लाख ८० हजार रुपये पहुँचा था। इस कमेटी की जाँच के सब कागज़ात बड़ी-बड़ी ४ जिल्दों में प्रकाशित हुए हैं। इस रिपोर्ट में भारत-सरकार की परोक्ष हानि को दिखाते हुए, भारतवासियों को जो-जो हानि-लाभ रेलों द्वारा होते है उनका जिक्र किया गया है। रेलवे से होनेवाले फायदे और नुकसान हम आगे चलकर बतलावेंगे। यहाँ हमें सारी रिपोर्ट में से यह निकाल कर देखना है कि "थर्ड क्लास" के मुसाफिरों के विषय में रिपोर्ट क्या कहती है। तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के सम्बन्ध में कमेटी के सामने कई शिकायतें पेश की गईं। सारांश में वे ये हैं—

१—गाड़ी में यात्रियों की बहुत भीड़ होती है।

२—तीसरे दर्जे के यात्री कभी-कभी माल गाड़ी के डिब्बों में बिठाये जाते हैं।

३--तीसरे दर्जे की गाड़ियों की सफाई पर पूरा ध्यान नहीं दिया जाना।

४--कई स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर पानी का अभाव रहता है।

५--कई स्टेशनों पर ठीक खाद्य-पदार्थ नहीं मिलते।

६--बड़े-बड़े स्टेशनों पर मुसाफिरखाने छोटे और खराब रहते हैं।

७--टिकट खरीदने में कभी कभी यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती है। और

८--रेलवे के नौकरों का तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के साथ अच्छा व्यवहार नहीं होता।

ये मोटी-मोटी शिकायतें "थर्ड क्लास" के मुसाफिरों की थीं। है भी ठीक, इनमें एक भी झूठी नहीं कही जा सकती। रात-दिन हम लोगों के साथ रेल की मुसाफिरी में ऐसी घटनाएँ होती रहती हैं। इन शिकायतों को कमेटी ने दूर करने के लिये सिफारिश की थी कि "मेलों के समय में एक कम्पनी को दूसरी कंपनी से कुछ समय के लिये डिब्बे उधार ले लेना चाहिये। रेलवे के अफसरों को सफाई की तरफ पूरा-पूरा ध्यान देना चाहिये और तीसरे दर्जे के यात्रियों के कष्ट दूर करने का प्रयत्न करते रहना चाहिये। पैसेंजर-सुपरिण्टेण्डेण्ट बड़े-बड़े स्टेशनों पर मुकर्रर किये जावें, जिनका कर्तव्य मुसाफिरों को हर प्रकार की मदद पहुँचाना हो। हमारी समझ में

इन अफसरों की नियुक्ति से ही मुसाफिरों के कष्ट दूर हो जावेंगे। गाड़ी में यात्रियों की भीड़ कम करने के लिये यह आवश्यक है कि हरएक ट्रेन में थर्ड क्लास के डिब्बों की संख्या बढ़ा दी जावे और ट्रेनों (गाड़ियों) की भी संख्या बढ़ाई जाय।" इत्यादि।

कमेटी की इन सिफारिशों पर कितना अमल किया गया, इसे तो रेलवे कम्पनियाँ ही जानें, परन्तु यह देखा जाता है कि थर्ड क्लास के यात्रियों का कष्ट ज्यों-का-त्यों बना हुआ है। फर्स्ट क्लास और सेकेण्ड क्लास के मुसाफिरों से रेलवे कम्पनियों को कुछ भी लाभ नहीं होता। जितनी भी आमदनी मुसाफिरों द्वारा रेलों को होती है उसका अधिक हिस्सा थर्ड क्लास के मुसाफिरों से होता है। हम यहाँ सन् १९२४-२५ की आमदनी और खर्चे का नक्शा देते हैं। जिससे स्पष्ट हो जावेगा कि व्यापारी माल के अतिरिक्त यदि रेलों को कोई बड़ी आमदनी है तो वह यात्रियों द्वारा ही है--

आय	सन् १९२४-२५	व्यय	
व्यापारी माल	४२·७१	रेल-पथ	१२·२८
कोयला	११·६९	लोको	२१·७३
यात्री	३२·१९	कैरेज, वैगन	७·९९
पार्सल वगैरः	५·३९	ट्रैफिक	९·७७
अन्य	२·९१	अन्य	१०·६४
		सूद, किस्त	२६·०१
योग	९४·८९	योग	८८·४२

आमदनी में से खर्च निकालने के बाद सरकार को ६·४७ मुनाफा होता है। सन् १९२७ के यात्रियों की संख्या और उनके द्वारा आमदनी का नक्शा नीचे दिया जाता है, जिससे आप पता लगा सकेंगे कि थर्ड क्लास पैसेंजरों से रेलवे को कितनी आमदनी होती है।

सन् १९२७

पहला दर्जा	१०१२१०० यात्री	११७३८००)	रु० आय
दूसरा दर्जा	१०००६३०० ,,	१८८३०००)	,, ,,
डेवढ़ा दर्जा	१४९४४८०० ,,	१६११७२००)	,, ,,
तीसरा दर्जा	५७८४०८६०० ,,	३३४४०२००)	,, ,,
जोड़—	६०४३७१८०० ,,	३८११८९००)	,, ,,

थर्ड क्लास के यात्रियों द्वारा रेलों की आमदनी दिनों दिन बढ़ती ही जा रही है। सन् १९२१-२२ में १८ करोड़ ४१ लाख रुपये, सन् १९२२-२३ में ३२ करोड़ २० लाख रुपये, सन् १९२३-२४ में ३२ करोड़ ९१ लाख रुपये, सन् १९२६-२७ में ३३ करोड़ ४४ लाख रुपये की आमदनी रेलों को थर्ड क्लास के मुसाफिरों से हुई। साथ ही यह बात ध्यान में रखने की है कि पहले और दूसरे दर्जे के यात्रियों से होनेवाली आमदनी दिनोंदिन गिरती ही जा रही है। ज़रा नीचे का नक्शा देखिये।

	दर्जा अव्वल	दोयम
सन् १९२१-२२	१३८०००००	२२८०००००
सन् १९२२-२३	१३९०००००	२११०००००

सन् १९२३-२४	१२६०००००	१६५०००००
सन् १९२६-२७	११७७८००	१८८३०००

हिसाब लगाने पर मालूम होता है कि पहला, दूसरा और मँझला, इन तीनों दर्जों के यात्रियों से जो आमदनी रेलोंको सन् १९२७ में हुई, उसको सात गुनी से कहीं ज्यादः आमदनी तीसरे दर्जे के मुसाफिरों से हुई। सारांश यह कि यात्रियों के मद में जो भी रुपया रेलों के हिसाब में जमा होता है, उसका अधिक भाग थर्ड क्लास के यात्रियों से ही मिलता है।

अब हमें एक नये प्रकार की रेल से पाठकों का परिचय और कराना है, उसके बाद रेलवे का इतिहास समाप्त हो जायेगा। इस नये ढङ्ग की रेल का नाम "रोड रेल" है। यह रेल गाड़ी घोड़ों के चलने की सड़क से सटाकर बनाई जाती है। यह अमेरिका आदि देशों में चलती है। वहाँ की देखा-देखी यहाँ हिंदुस्तान में भी इस रेल को बनवाया गया। इसकी पटरी नेरो गेज से भी कुछ कम चौड़ी अर्थात् २ फुट की होती है। बम्बई की तरफ़ इसे चलाया गया। मध्यभारत में ग्वालियर राज्य में उज्जैन से आगर तक ४१ मील इस रेल की पटरी डाली गई। होलकर स्टेट में भी इसके लिये प्रयत्न किया गया, परन्तु सफलता कहीं भी नहीं मिली। इस रेल का एंजिन दूसरी रेलों के एंजिनों से भिन्न प्रकार का होता है। एक चौकोर डिब्बे की शक्ल में होता है। उसमें धुआँ निकालने की चिमनी

इसके अलावा रेलों की आमदनी का एक पैसा भी भारत में नहीं रहता। जो कुछ भी मुनाफा होता है वह विदेशियों के जेब में चला जाता है; क्योंकि कम्पनियाँ विदेशियों की हैं। कोई यहाँ यह कहे कि "रेलों के द्वारा सैकड़ों भारतवासियों की जीविका चल रही है।" तो इसका उत्तर यह है कि रेलों के द्वारा लाखों और करोड़ों देशवासियों की रोज़ी भी नष्ट हो चुकी है, जैसा कि हम पीछे बता आये हैं ! रेलवे के नौकरों के विषय में भी यह आम शिकायत है कि इसमें बड़े-बड़े पद भारतवासियों को नहीं दिये जाते। रेलवे विभाग में लगभग आठ लाख व्यक्ति काम करते हैं। इनमें लगभग १० हजार यूरोप-निवासी और बाकी सब भारतवासी हैं। ये १० हजार अंग्रेज सभी बड़े-बड़े ओहदों पर हैं। भले ही योग्यता में भारतवासियों से कम हों, परन्तु तनखाहें तो भारतीयों से दुगुनी होती हैं*। रेलवे में लगभग हजार बड़े-बड़े ओहदे हैं, उन पर लगभग २ भारतवासी ही पहुँच सके हैं। सारांश यह कि भारत का धन रेलों द्वारा विदेशों को चला जा रहा है।

---

*सन् १९१० में मुझे जी० आई० पी० रेलवे के बीना स्टे[शन] पर पेड कैन्डीडेट रहनेका मौका मिला था। नम्बर-टेकरकी हैसि[यत] से काम करना पड़ता था। मेरे पास एक योरोपियन काम सीख[ने] की दृष्टि से भेजा गया था। वह १८-१९ वर्ष का युवक था। [आजकल] दिनों वह असिस्टेंट डिस्ट्रिक्ट ट्रैफिक सुपरिंटेंडेंट के पद [पर]

भारत में रेलों के चलाने का मुख्य उद्देश है भारत से गेहूँ कपास आदि का समुद्रों के पार भेजना और विलायत का बना हुआ माल भारत के कोने-कोने में पहुँचाना और वक्त-जरूरत के फौजों को इधर से उधर तक पहुँचा सकना। इसी कारण फौजों को ढोने और रसद लाने तथा ले जाने के सम्बन्ध में सरकार ने शुरू-शुरू में रेलवे कम्पनियों से एक इस सम्बन्ध की शर्त अलग ही करा ली थी। सन् १८५७ के विप्लव में अंग्रेजी सरकार को प्रबन्ध के लिये तथा भारतवासियों के दमन के लिये फौजें जल्दी नहीं भेज सकने की निरुपायता अत्यन्त महसूस हुई थी। विप्लव शान्त होने के बाद से ही सरकार ने इस ओर ध्यान दिया और सारे भारत में रेलों का जाल पूर दिया। स्वर्गवासी गोपालकृष्ण गोखले ने वेल्बी कमीशन के सामने यह स्पष्ट कहा था कि---

"सरकार ने केवल अपने शासन-सम्बन्धी स्वार्थ तथा यूरोप के व्यापारियों के ही लाभ के लिये इन रेलों को बनवाया है और इन्हीं कारणों से अधिकाधिक कर्ज लेकर उनको बढ़ाती जा रही है।"

रेलों से स्वास्थ्य (तन्दुरुस्ती) को भी बड़ी

नियुक्त था। उसे एक दिन अंग्रेजी में इंक (Ink) लिखने का मौका आया तो उसने Inc लिखा था। ऐसे ऐसे लोग भी पाले जाते हैं—सो भी उच्च पदों पर! मैं १५) रुपया मासिक पाता था और वह लगभग १००) रुपया !! —लेखक

हानि पहुँची है। रेलों द्वारा यात्रा करनेवाले लोग छूत की बीमारियाँ अपने पल्ले बाँध कर एक जगह से दूसरी जगह ले जाकर छोड़ देते हैं। प्लेग उन बीमारियों में से एक मुख्य बीमारी उदाहरण के रूप में सामने रखी जा सकती है। इसके अतिरिक्त, बहुत सी ऐसी बीमारियाँ हैं जो रेलों द्वारा एक नगर से दूसरे नगर पहुँचती-पहुँचती अब सर्वत्र फैल गई हैं। रेल के स्टेशनों पर के मुसाफिर खाने, टट्टियाँ, पेशाबघर सभी बड़े गन्दे रहते हैं। रेल गाड़ियों में के पाखाने, उनके फर्श इत्यादि भी साफ नहीं होते। स्टेशनों पर मिठाई पूरी आदि खराब, नकली, चर्बी मिले या तेल मिले घी में बनी हुई, बासी, बदज़ायके होती हैं। स्टेशनों पर बिकने वाली चाय दो-दो दिन तक बार-बार गरम करके मुसाफिरों को बेची जाती है। फलों के लिये अलबत्ता कहा जा सकता है कि वे भले-बुरे देखे जा सकते हैं--किन्तु सभी यात्री फलों पर गुज़र नहीं कर सकते; क्योंकि वे मँहगे होते हैं। कई स्टेशनों पर तो सड़े बासी फल भी बिकते रहते हैं। इसी तरह नलों का पानी भी स्वास्थ्य के लिये ठीक नहीं होता; क्योंकि उन नलों के अन्दर की, जिनमें रात-दिन पानी बहता है, सफाई नहीं की जा सकती। सर्दी के दिनों में नलों से बर्फ की भाँति ठंडा और गर्मी के दिनों में उनमें से उबलता हुआ गर्म पानी मिलता है।

पत्थर के कोयले का धुआँ तन्दुरुस्ती के लिये बहुत ही बुरा है। रेल के यात्रियों को इससे बचना बहुत ही कठिन--असंभव है। वे हलवाई, खोनचे-वाले वगैरः, जो स्टेशन तथा प्लेटफार्म पर बेचने का ठीका ले रखते हैं, खाने की सभी चीजें पत्थर के कोयले की आग पर बनाते हैं। इससे भी यात्रियों की तन्दुरुस्ती पर बुरा असर पड़ता है।

रेलों के कारण हमारे देश की लाखों बीघा ज़मीन जिसमें अन्न और घास पैदा होता था रुक गई; जिसके कारण भारत के मनुष्य और पशुओं के खाद्य-पदार्थों में थोड़ी कमी आ गई। साथ ही बड़े-बड़े जंगल रेल-पथ बनाने के लिये काट डाले गये और रेलों द्वारा सुगमता से लकड़ी इधर से उधर पहुँच सकने के कारण भी बड़े-बड़े जंगल मैदान बना दिये गये, जिसका नतीजा यह हुआ कि भारतवर्ष में अब बारिश अच्छी नहीं होती--कम पानी बरसता है।*

रेलों द्वारा दुर्घटनाएँ होती हो रहती हैं। अभी तक भारत में कुल २३४६३ दुर्घटनाएँ हुई हैं। ५२१ बार रेलें आपस में लड़ी हैं। यहाँ आपस में रेलें इतनी बुरी तरह टकरा चुकी हैं कि आज तक पृथ्वी के किसी भाग में भी नहीं टकराई होंगी। सन् १९१४

---

*यह बात वैज्ञानिकोंने सिद्ध कर दी है कि जंगल जितने ज्यादः होते हैं उतना ही पानी भी अधिक बरसता है। वृक्षहीन स्थानों में पानी की कमी रहती है। —लेखक

में शिकोहाबाद (यू०पी०) के पास रेलों का टकरा जाने का अत्यन्त भयानक दृश्य था। वेलूर रेल दुर्घटना का विषय अभी ताजा ही है। सरकारी आँकड़ों पर से मालूम होता है कि आज तक २८६३ मनुष्य रेलों द्वारा जान से मरे हैं और ५७३६ घायल हुए हैं। यह तो मनुष्यों की दशा है। पशुओं की तो संख्या ही नहीं। बैल, गाय, भैंस, बकरियाँ, ऊँट, घोड़े, कुत्ते, गधे तथा अन्य जंगली जानवर रात दिन कटते ही रहते हैं।

कई रेल लाइनों के दोनों ओर तार की बागड़ नहीं लगाई गई है। ब्राञ्च लाइनों पर अक्सर दोनों ओर तार नहीं लगाये जाते। इसके कारण बहुत से प्राणी रेलों से कटते रहते हैं।

जिस तरह हरेक वस्तु से हानि लाभ और दोनों ही है उसी तरह रेल से लाभ है तो हानियाँ भी कुछ कम नहीं हैं, परन्तु अब इन हानियों के कारण हम रेलों को छोड़ नहीं सकते, क्योंकि हमलोग रेल के जाल में इस तरह फँस गये हैं कि अब इससे छूटने में दुःख-ही-दुःख होगा। समय के अनुसार हमें रेलों की जरूरत है। जब रेलें नहीं थीं तब हमारी नाते रिश्ते-दारियाँ पास-पास ही होती थीं और हमें इतनी आवश्यकताएँ नहीं थीं। परन्तु आज बेटा बम्बई है तो बाप कलकत्ते में, और पति मद्रास है तो पत्नि लाहौर में। इसके अतिरिक्त हमारी दैनिक आवश्य-

कताएँ इतनी जरूरत से ज्यादः बढ़ गई हैं कि अब हम रेलों से दूर रह कर सुखी नहीं रह सकते। इस समय केवल हमें इनके सुधार की ओर ध्यान देने की जरूरत है। सब से बड़ा सुधार यही है कि विदेशी कम्पनियों से रेलों को लेकर सरकार भारतीय कम्पनियाँ कायम करके उनके हाथों इनका ठीका सौंप दे।

यह हमारा विषय न होने के कारण इस पर अधिक नहीं लिख सकते। अब हम थर्ड क्लास के मुसाफिरों को अपने अधिकारों तथा कर्तव्यों के विषय में सूचना देंगे।

कुछ जानने-योग्य बातें

रेलवे सम्बन्धी जानने योग्य बातों को हम यहाँ थर्ड क्लास के यात्रियों के लिये लिख देना चाहते हैं, ताकि वे किसी के धोखे में न आने पावें।

हद्द

रेलवे स्टेशन के पास कुछ दूर तक जो लोहे के तार की बागड़ (फेन्सिंग) होती है, वह "रेलवे बाउण्डरी" कहलाती है। वह सरकारी हद्द मानी जाती है। यदि किसी रियासत में ऐसी रेल का स्टेशन हो, जो रेल कि रियासत की न हो तो वह 'रेलवे बाउण्डरी' ब्रिटिश सरकार की हद्द मानी जाती है।

सूचनाएँ

रेलवे की हद्द में घुसने से पहिले यह अच्छी तरह देख लो कि जिस रास्ते से तुम जा रहे हो कोई सूचना, नोटिस या वार्निंग तो वहाँ नहीं लगा है। यदि हो तो पहिले उसे पढ़ लो और बाद में उसीके अनुसार कार्य करो।

मुसाफिरखाना

स्टेशन बाहर जो ठहर ने के लिये सायादार बरामदा या मकान सा बना होता है, उसे मुसाफिरखाना कहते हैं। यही मुसाफिरखाना थर्ड क्लास के यात्रियों के लिये बना होता है। फर्स्ट क्लास और सेकण्डक्लास के मुसाफिरों के लिये स्टेशनके अन्दर की ओर अलग अलग कमरे बने होते हैं। छोटे-छोटे स्टेशनों पर जहाँ जरूरत नहीं होती, फर्स्ट और संकण्ड क्लासके यात्रियों के लिये कोई कमरा नहीं रखा जाता। हाँ, थर्डक्लास के लिये मुसाफिरखाना जरूर होता है।

थर्ड क्लास के मुसाफिरखाने अक्सर ऐसे बने होते हैं, जिनमें वर्षा, धूप और सर्दी अच्छी तरह दूर दूर तक लोगों की खबर लेती है। इनमें यात्रियों को बड़ा ही कष्ट होता है। समझदार मुसाफिरों को चाहिये कि थर्ड क्लास मुसाफिरखाने के उचित सुधार के लिये आन्दोलन करें और अधिकारियों को अपने कष्टों की सूचना देते रहें।

बेञ्च

थर्ड क्लास मुसाफिरखानों में पत्थर, काठ अथवा लोहे की बेञ्चें बनी होती हैं। ये तिपाइयाँ मुसाफिरों के बैठने-उठने के लिये बनाई या रखी जाती हैं। जो भी इन पर बैठना चाहे बिना किसी संकोच के अच्छी तरह बैठ सकता है। अगर तिपाइयाँ काफी न हों तो रेलवे अधिकारियों को इसकी सूचना दे देनी चाहिये। इस प्रकार यदि मुसाफिरों की सूचनाएँ लगातार पहुँची तो अधिकारियों को तिपाइयाँ अवश्य बढ़ानी पड़ेंगी।

तिपाइयों पर सामान नहीं रखना चाहिये और न सोना ही चाहिये। हाँ यदि मुसाफिरखाने में कोई आदमी ही न हो या कम हों तो सो सकते हैं। रात के वक्त अक्सर मुसाफिर तिपाइयों को सोने की इच्छा से टटोलते हैं। परन्तु देखा गया है कि स्टेशनों पर उन तिपाइयों पर रेलवे पुलिस के सिपाही, हलवाई, खोनचेवाले, चाय दूध वाले, फलवाले और रेल के पोर्टर सोते हैं। बेचारे मुसाफिर वहाँ गन्दे मैले फर्श पर पड़ रहते हैं। समझदार यात्रियों को इस अन्याय का तीव्र विरोध करना चाहिये।

सफाई

मुसाफिर खाने की सफाई के लिये एक भंगी मुकर्रर होता है। यदि साफ न हो तो

स्टेशन-मास्टर को सूचना देकर मुसाफिरखाना साफ़ कराना चाहिये। साथ ही यात्रियों को भी ध्यान रखना चाहिये कि मुसाफिरखाने के फर्श को मैला न करें। फलों के छिलके, जूठे दोने, कागज, सिगरेट के बक्स, सिगरेट और बीड़ियों के टुकड़े, पानी, थूक कफ आदि वहाँ डाल कर उसे मैला नहीं करना चाहिये।

ठहरना

मुसाफिरखाना उसी समय तक ठहरने के लिये है, जिस ओर आपको जाना हो उस ओर की पहली गाड़ी, जिसमें आप जा सकते हों, आ जाए। रात दिन का पड़ाव डालने के लिये मुसाफिरखाना नहीं है। यदि अधिक ठहरना हो तो पास की धर्मशाला या सराय तजवीज़ कर लेनी चाहिये।

अक्सर देखा गया है कि रात के वक्त मुसाफिरों को रेलवे पुलिस मुसाफिरखाने में नहीं ठहरने देती और पास की सराय अथवा धर्मशाला में भगा देती है। यदि आप गाड़ी बदलने के लिये वहाँ उतरे हैं तो पुलिस का ऐसा करना अन्याय है और आप वहाँ डटे रहें। यदि वह यह धमकी देवे कि "नुकसान हो जावे तो हम जिम्मेवार नहीं" तो उससे कहो कि सरकार ने तुम्हें इसी लिये नियुक्त किया है कि मुसाफिरों की जान व माल की हिफ़ाज़त रखो।

रेलवे पुलिसवाले अक्सर पास की सराय और धर्मशालावालों से मिले होते हैं। इसी कारण ज्यादःतर मुसाफिरों को वहाँ ठहरने नहीं देते।

टाइमटेबुल

यह वह काग़ज है जो मुसाफिरखाने में, बड़ा लम्बा-चौड़ा, दीवार पर चिपका रहता है और जिसमें रेलगाड़ियों के आने-जाने का ठीक समय छपा रहता है। बड़ी-बड़ी रेलवे कम्पनियों के टाइमटेबुल अलग-अलग छपे होते हैं। ये हिन्दी में भी होते हैं। इनमें आप अपने रवाने होने तथा पहुँचने का वक्त अच्छी तरह देख सकते हैं। इनमें नक्शा भी होता है, उससे आप अपने आने-जाने का सीधा और मनचाहा रास्ता भी सोच सकते हैं। टाइमटेबुल देखने का तरीका आना जरूरी है। जिन्होंने पहिले कभी न देखा हो, वे एकाएकी उसे देखकर कुछ नहीं समझ सकते। जहाँ टाइमटेबुल मुसाफिरखाने में न लगा हो, वहाँ वह स्टेशन के सामने की दीवार पर लगा होता है, यदि देखने की इच्छा हो तो गाड़ी आने से पूर्व जाकर देख सकते हो। अंगरेजी में हो तो स्टेशनमास्टर को सूचना दीजिये कि भविष्य में यहाँ हिन्दी में चिपकावें।

किताब की शक्ल के टाइमटेबुल भी स्टेशनों पर मोल बिकते हैं, जिन्हें खरीद कर अपने साथ रखा जा

सकता है। स्टेशन पर "ह्वीलर कम्पनी" की एक
दूकान होती है उस पर पूछने से टाइमटेबुल मिलेंगे।
यह दूकान जंक्शन स्टेशनों पर या जहाँ यात्रियों की
भीड़ अधिक होती है, वहीं रखी गई है। अंगरेजी में
तो टाइमटेबुल मिलते ही हैं; किन्तु अब हिन्दी में भी
मिल जाते हैं। हर एक कम्पनी अपना टाइमटेबु
अलग-अलग पुस्तकाकार छपवाती है। कई कम्प
नियाँ हिन्दी में भी छपाने लगी हैं। ये टाइमटेबु
टिकट देनेवाले बाबू से भी पैसे देने पर मिल जा
हैं। तमाम भारत की रेलों का टाइम-टेबुल भी अ
हिन्दी में छपने लगा है और प्लेटफार्म पर ह्वीलर व
दुकान पर ||) में मिलता है।

किराया

किराया बतानेवाला एक बोर्ड भी टिकट बँटे
वाली खिड़की के पास ही कहीं लगा होता है। ज
आपको जाना हो वहाँ तक का किराया उस स्टेशन
नाम के आगे थर्ड क्लास के खाने में लिखा हुआ मि
जावेगा। वहाँ देख लेवें।

अक्सर उस बोर्ड में उसी रेलवे के स्टेशनों
किराया लिखा होता है, जिस कम्पनी का वह टि
घर है। जैसे ई० आई० आर० के टिकट घर पर
को बी० बी० एण्ड सी० आई० आर० के स्टेशनों
किराया ढूंढने पर नहीं मिल सकेगा।

टिकट की खिड़की

जिस खिड़की के अन्दर खड़ा हो कर बाबू, मुसाफिरों को टिकट बेचता है वह टिकट मिलने की खिड़की है। अक्सर खिड़की के सामने एक आड़ लकड़ी या लोहे की होती है। इसलिये कि एक यात्री पर पीछे से दूसरा यात्री न टूट पड़े और दायें बाएँ से ही आने जाने पावे।

टिकट की खिड़की के एक ओर अन्दर (In) और एक ओर बाहिर (Out) लिखा होता है। इसका अर्थ यह है कि "अन्दर" लिखा है उस ओर से टिकट लेने को घुसो और "बाहिर" की ओर से टिकट लेकर निकल जाओ।

कहीं-कहीं जहाँ पर भीड़ ज्याद: होती है, वहाँ एक तरफ पुलिस का एक सिपाही खडा रहता है। वह लोगों के साथ घूसा-मुक्की और गाली गलौज का व्यवहार करता है। लोग भी बाज नहीं आते। थर्ड क्लास के यात्रियों को अपनी इज्जत का ध्यान रखकर सभ्यतापूर्वक भले आदमियों की तरह विना घबराये टिकट लेना चाहिये। ये पुलिस के सिपाही अक्सर उन लोगों को बीच में से भी घुस जाने देते हैं, या खुद टिकट खरीद देते हैं, जो उनकी मुट्ठी में चार छः पैसे दे देते हैं। यह बहुत ही बुरा है। मुसाफिरों को चाहिये कि रेलवे के किसी भी कर्मचारी को किसी प्रकार की रिश्वत न देवें। हाँ, यदि खिड़की देर से खुलने के

कारण टिकट बँटते वक्त, भीड़ होती है तो इसकी इत्तला स्टेशन-मास्टर अथवा डी० टी० एस०* को दे देनी चाहिये।

टिकट लेते समय दूसरे यात्रियों को धक्का देना या दबाना अथवा तंग करना ठीक नहीं। चुपचाप शांतिपूर्वक टिकट खरीदना चाहिये। टिकट खरीदते वक्त धूम-धक्कड़ में अक्सर गिरहकट लोग जेब वगैरा काट लेते हैं, इसलिये बहुत सावधान रहना चाहिये।

टिकट के जितने पैसे हों अपने पास रखने चाहिये। इस भरोसे पर खिड़की के पास नहीं पहुंच जाना चाहिये कि बाकी पैसे बाबूसाहब लौटा देंगे। मान लीजिये कि आपके टिकट का मूल्य सात आने हैं और आपने एक रुपया इस गर्ज से दिया कि एक टिकट और बाकी नौ आने बाबू से मिल जावेंगे। बाबू ने कह दिया "पैसे नहीं हैं" तो फिर आपको वहाँ से अपना सा मुँह लिये हटना पड़ेगा।

खिड़की में टिकट लेनेवाले यदि एक मुसाफिर का हाथ हो तो अपना दूसरा हाथ नहीं घुसेड़ना चाहिये। जब वह टिकट लेकर हाथ बाहर करले, तब अपना हाथ अन्दर डालो।

बड़े-बड़े स्टेशनों पर थर्ड क्लास के टिकट घर की

*हरएक रेलवे में कई डिस्ट्रिक्ट होते हैं और प्रत्येक डिस्ट्रिक्ट का डी० टी० एस० अलग-अलग जगह होता है। पूछने पर पता लगाया जा सकता है।

—लेखक

तरह फर्स्ट और सेकेण्ड क्लास के टिकट घर (बुकिंग आफिस) होते हैं। इसलिये ध्यानपूर्वक देख लो कि वह बुकिंग आफिस, जिससे आप टिकट लेना चाहते हैं, थर्ड क्लास का है या नहीं।

जहाँ कई कम्पनियों की गाड़ियाँ आकर किसी बड़े स्टेशन पर ठहरती हैं वहाँ प्रत्येक कम्पनी की ओर से अलग-अलग टिकट घर बने होते हैं। इसलिये जिस रेल द्वारा आपको सफर करना हो, उसी टिकट घर की खिड़की से टिकट माँगना चाहिये। जो बुकिंग आफिस जिस कम्पनी का होता है उसका बोर्ड उस खिड़की पर लगा रहता है। देखकर टिकट खरीदना चाहिये।

टिकट

यह एक लगभग दो अंगुल चौड़ा और ३ अंगुल लम्बा, मोटे कागज का होता है। सभी कंपनियों के टिकटों की साइज़ एक ही होती है। रंग में फर्क होता है। टिकट पर अँगरेजी और भारतीय लिपियों में रवाने होने के स्टेशन का नाम और जहाँ पहुँचना है उस जगह का नाम, मूल्य, नम्बर और किसी-किसी कम्पनियों के टिकटों पर मील भी लिखे होते हैं। टिकट की पीठ पर रेलवे कम्पनी का नाम और तारीख, उस दिन की जिस दिन टिकट खरीदा गया हो, छपी रहती है। टिकट खरीद कर खिड़की के सामने से

तब हटो, जब कि आप अपने पहुँचने के स्टेशन का नाम, कीमत और अपने पैसे अच्छी तरह सँभाल लो। परन्तु यह काम अत्यन्त फुर्ती से दो-तीन सेकेण्ड में ही कर लेना चाहिये। वहाँ एकाध मिनट खड़े रहने का मौका नहीं होता।

अगर टिकट में या किराये में कुछ भूल हो तो तत्काल ही बाबू (बुकिंगक्लर्क) से ठीक करा लेनी चाहिये। टिकट खरीदने में बाबू को किसी तरह की घूस रिश्वत कदापि नहीं देनी चाहिये। वह इसी काम की तनख़्वाह पाता है, उसे पैसे देना पाप है। यदि भूल से तुम्हारे पास कोई दूसरा टिकट आ जावे, या पैसे ज्यादः आ जावें तो ईमानदारी इसी में है कि आप उसे तत्काल लौटा देवें। यदि आप नहीं लौटावेंगे तो उतने पैसे कम्पनी उसकी तनख़ाह में से काट लेगी।

कभी-कभी क्या होता है कि मुसाफिर लम्बा टिकट चाहता है, परन्तु बाबू आलमारी में छपा हुआ टिकट न होने के कारण देने से इन्कार कर देता है। परन्तु नहीं, आप उसे टिकट बनाकर देने के लिये कह सकते हैं। उसकी आलमारी में ऐसे कोरे टिकट भी रहते हैं जिन पर वह स्टेशनों के नाम और किराया अपने हाथ से लिखकर तुम्हें दे सकता है। इस काम में बाबू को तकलीफ होती है; क्योंकि उसे किताबें देख कर किराया मालूम करना पड़ता है,

और इतने पर भी यदि कुछ कम पैसे लिये गये तो बाबू की तनख्वाह में से काट लिये जाते हैं। इसीलिये अक्सर बाबू लोग टिकट बनाकर देने में आनाकानी किया करते हैं। यदि बाबू को फुर्सत हो तो आप उससे अवश्य नया टिकट बनवा सकते हैं, उसका फ़र्ज़ है। इस टिकट की बनवाई में अक्सर बाबू लोग मुसाफिरों से कुछ न कुछ ऐंठ ही लिया करते हैं। मुसाफ़िरों को चाहिये कि जो क़ीमत टिकट की है उससे ज्यादः एक फूटी कौड़ी भी न देवें।

जहाँ पुट्ठे (गत्ते) के टिकट नहीं होते वहाँ "पेपर टिकट" पर नया टिकट तय्यार किया जाता है। यह मामूली कागज का टुकड़ा होता है। यही टिकट होता है। उसे देखकर चौंकना नहीं चाहिये। जब टिकट स्टाक में नहीं रहते तब "पेपर टिकट" को ही काम में लाया जाता है।

मामूली टिकट के सिवा टिकट और भी कई तरह के होते हैं। साधारण रिटर्न टिकट, वीक-एण्ड रिटर्न टिकट, कन्सेशन टिकट, सीज़न टिकट इत्यादि। इन टिकटों की मियाद दी जाती है, उतने ही दिनों में यात्रा पूरी करनी पड़ती है, नहीं तो क़िराया देना पड़ता है। थर्ड क्लास के पैसेञ्जरों को ऐसे टिकटों से बहुत कम काम पड़ता है, इसलिये इन टिकटों के विषय में यहाँ कुछ नहीं लिखा जाता। वीक-एण्ड के विषय में आगे दिया गया है।

एक बात ध्यान में रखनी चाहिये कि टिकट लेने के बाद उसके नम्बर जो उसके दोनों कोनों पर अंग्रेजी में छपे होते हैं, किसी कागज पर लिख लेने चाहिये। यदि इत्तफाक से टिकट खो भी जावे तो इन नम्बरों को बतलाने से छुटकारा हो सकता है।

आपने यदि टिकट खरीद लिया है और किसी जरूरी कार्य के आ जाने से आप उस गाड़ी से न जाने पावें तो आप दूसरी गाड़ी से जा सकते हैं बशर्ते कि तारीख न बदलने पावे। अँगरेजी तारीख रात के ठीक बारह बजे बदलती है। मान लो आपने रात के ११ बजे एक टिकट खरीदा और आप उस गाड़ी से नहीं जा सके तो १२ बजते ही वह टिकट रद्द हो जावेगा। हाँ यदि यही टिकट आपने शहर के टिकटघर से खरीदा हो तो दूसरे दिन के १२ बजे रात तक उसी टिकट से यात्रा आरम्भ की जा सकती है। तारीख बदलने के पूर्व यदि आप टिकट कलेक्टर को गाड़ी से न जा सकने के सप्रमाण कारण वजूहात बताकर उस टिकट की पीठ पर उसी टिकट से यात्रा करने की आज्ञा लिखा लेंगे तो भी दूसरी पहली ट्रेन से जा सकेंगे। यदि किसी कारण टिकट लेने के बाद यात्रा न करना हो तो गाड़ी छूटने के ३ घण्टे के अन्दर स्टेशन मास्टर से कहने पर मूल्य वापस मिल सकता है। ३ घंटे के बाद ट्राफिक सुपरिण्टेण्डेण्ट को लिखने से हो सकता है।

साप्ताहिक वापसी (Week-end Return) टिकट

कुछ रेलवे कम्पनियों (जैसे ई. आई. आर., एन. डबल्यू. आर., बी. एन. आर., ई. बी. आर. आदि) ने साप्ताहिक वापसी वीक-एण्ड रिटर्न टिकट जारी किये हैं जो कि मोटे हिसाब से नीचे लिखे हुए नियमों के अनुसार मिलते हैं। विशेष जानने के लिये स्टेशन-मास्टर से दरियाफ्त कीजिए।

१—१६ मील से ३० मील तक एक तरफ के किराये का ड्योढ़ा, ३१ मील से ४५ मील तक एक तरफ का किराया और उसका एक तिहाई, ४६ मील या इससे ऊपर एक तरफ का किराया और उसका चौथाई।

२—यह टिकट शुक्रवार (बृहस्पतिवार की आधी रात के बाद) से शनिवार की आधी रात तक मिलता है और मङ्गल की आधी रात के पहले उसी टिकट से अपने स्थान पर लौट आना चाहिए। निश्चित समय के बाद लौटने पर टिकट काम न आएगा।

३—इस टिकट से बीच रास्ते में यात्री ठहर नहीं सकता। बीच रास्ते में ठहर जाने पर एक तरफ का टिकट बेकाम हो जायगा।

४—शहर के बुकिंग आफिस से भी खरीदे हुए टिकट से उसी दिन रवाना हो जाना चाहिए।

प्लेटफार्म टिकट

जिस प्रकार रेलगाड़ियों में बैठकर यात्रा करने

के लिये टिकट मिलता है उसी तरह मुसाफिरखां
से गाड़ी के पास तक जाने का भी एक टिकट होता
है। उसे प्लेटफार्म टिकट कहते हैं। इसकी क़ीमत
सर्वत्र एक आना होती है। जो आदमी आपको रे
के पास तक पहुँचाना चाहें उनके लिये फी आद
एक प्लेटफार्म टिकट ज़रूर खरीद लेना चाहिये। य
बिना टिकट रेल तक कोई चला गया तो गाड़ी जा
के बाद टिकट कलेक्टर मय जुर्माने के. जंकशन स्टेश
तक या अन्तिम चेकिंग स्टेशन तक का महसूल वसू
कर लेगा।

बड़े-बड़े स्टेशनों पर प्लेटफार्म टिकट मशीनें दे
हैं। उस मशीन में आप एक अन्नी डाल दीजिये,
तत्काल ही उस तारीख का छपा हुआ एक टिक
बाहर निकल आवेगा। बम्बई, कलकत्ता जैसे बड़े-ब
स्टेशनों पर यह मशीन रखी गई है।

स्टेशन मास्टर को यह अधिकार है कि वह,
जितने मनुष्यों को बिना प्लेटफार्म टिकट के
गाड़ी आने-जाने के वक्त प्लेटफार्म पर जाने की आ
दे सकता है।

कन्सेशन टिकट

स्काउट्स या वे विद्यार्थी जो स्कूल या काले
में पढ़ते हों, एक साथ यदि चार या चार से अधि
संख्या में रेल द्वारा सफर करना चाहें तो वे कन्से

(रिआयती) टिकट प्राप्त कर सकते हैं। इसके लिये उन्हें स्कूल के हेड मास्टर या प्रिन्सिपल की चिट्ठी के साथ ट्राफिक सुपरिण्टेण्डेण्ट के पास एक पत्र लिखना पड़ेगा। ट्राफिक सुपरिण्टेण्डेण्ट की आज्ञा प्राप्त होने पर कन्सेशन टिकट मिल जावेगा।

टिकट कलक्टर

यह एक रेलवे कर्मचारी होता है, यह मुसाफिरों के आने-जाने के उस मार्ग (फाटक) पर खड़ा रहता है जिससे कि टिकट खरीदने के बाद यात्री रेल में बैठने के लिये प्लेट फार्म पर आता है। इसे आते-जाते समय अपना टिकट दिखाना पड़ता हैं। जहाँ यात्रा समाप्त होती है, वहाँ इसे अपना टिकट देकर अपने घर आना पड़ता है। यह बाबू टिकट की अच्छी तरह जाँच करता है। तारीख और जहाँ जाना है उस स्टेशन का नाम देखना इसे लाजिमी है। नकली, पुराना, फटा, जिसपर की तारीख नम्बर और नाम साफ न पढ़े न जा सकें, ऐसे टिकट वाला यात्री रोक लिया जाता है और उसे प्लेटफार्म पर जाने नहीं दिया जाता। यदि कोई ऐसा खराब टिकट लिये रेल से उतरे तो टिकट कलेक्टर उसे रोक कर जहाँ से टिकट चालू हुआ है, वहाँ से पूरा किराया और जुर्माना उससे वसूल करेगा।

यात्री को प्लेटफार्म पर जाने से पूर्व अपना

टिकट फाटक पर खड़े बाबू को दिखाकर आगे बढ़ना चाहिये। यात्री फाटक से गुजरा है, इस बात का प्रमाण, वह उस टिकट को एक कैंची (निपर) में दबा कर देता है। इस कैंची में दबाने से टिकट पर कोई निशान हो जाता है। इसको टिकट कटाना कहते हैं। जिन छोटे-छोटे स्टेशनों पर टिकट कलक्टर नहीं होते वहाँ टिकट देने वाला बाबू ही टिकट को काट भी दिया करता है।

कभी-कभी फाटक पर टिकट कलक्टर के बजाय और कोई आदमी यहाँ तक कि पोर्टर तक भी खड़े हो जाते हैं। पुलिस के सिपाही भी टिकट काटने के लिये खड़े हो जाते हैं। यात्रियों को चाहिये कि ऐसे लोगों को अपना टिकट न दिखावें और न देवें। इस बेक़ायदा कार्रवाई का अच्छी तरह मुक़ाबिला करें। इन टिकट कलेक्टरों की टोपियों में या कोट में उन भागों पर जहाँ यात्रियों की निगाह सहज ही में पड़े, अँगरेजी में टिकट कलेक्टर, टिकट इग्ज़ामिनर, टिकट चेकर, टिकट इन्स्पेक्टर आदि आदि शब्द लगे रहते हैं। इनके अतिरिक्त स्टेशन मास्टर, गार्ड और स्टेशन के उच्च रेलवे कर्मचारी भी आवश्यकता आ पड़ने पर टिकट देख सकते हैं।

टिकट घर खुलना

टिकट घर अक्सर समय पर नहीं खुलते, इससे

मुसाफिरों को जो कष्ट होता है वह लिखा नहीं जा सकता। टिकटघर देरी से खुलने के कारण धक्कम-मुक्का हो जाता है, मार-पीट तक होती है, चोरियाँ हो जाती हैं, पुलिस की रिश्वत चेत जाती है और यात्री रह जाते हैं। यात्रियों को यह मालूम रखना चाहिये कि बड़े-बड़े स्टेशनों पर टिकटघर गाड़ी आने से दो घण्टे पूर्व और छोटे-छोटे स्टेशनों पर आध घंटे पहले टिकटघर खुल जाने का नियम है। प्रायः सभी रेलवे के बहुत बड़े-बड़े स्टेशनों पर के टिकट घर रात-दिन खुले रहते हैं।

लम्बा सफर करनेवाले यात्री दिन में किसी भी समय टिकट खरीद सकते और अपना लगेज (असबाब) बुक करा सकते हैं। यदि बुकिंगक्लर्क ऐसा करने से इन्कार करें तो तत्काल स्टेशन-मास्टर और ट्रैफिक सुपरिण्टेण्डेण्ट को इस मामले की रिपोर्ट कर देनी चाहिये।

रेलगाड़ी

टिकट लेकर प्लेटफार्म पर आ जाने के बाद यात्री रेल में बैठने का अधिकारी हो जाता है। इसलिये रेलगाड़ी के विषय में कुछ समझ लेना जरूरी है। अंगरेजी भाषा में रेल (Rail) लोहे की पटरी को कहते हैं। जिस लोहे की पटरी पर डब्बे और एंजिन अकेले अथवा बहुत से जुट कर चलते हैं उसे "रेल"

कहते हैं। उसपर चलनेवाली गाड़ी को अंगरेजी में रेलवे ट्रेन और हिन्दी में रेलगाड़ी, धुआंगाड़ी या आगगाड़ी कहते हैं। परन्तु आजकल "रेल" शब्द से अर्थ रेलगाड़ी का ही लिया जाने लगा है। रेल का रास्ता चौड़ाई के लिहाज से ३ प्रकार का माना जाता है। इस बात को हम पीछे मय नाप के एक जगह बता आये हैं।

गाड़ियाँ पाँच तरह की होती है। (१) मेल-जिसे हिन्दी में डाक गाड़ी कहते हैं। यह सब गाड़ियों से तेज दौड़ती है, और बड़े-बड़े स्टेशनों पर ही ठहरती है। इसमें बैठनेवाले थर्डक्लासके और मझले दर्जेके मुसाफिरों को कुछ कंपनियों में ज्यादः किराया देना होता है। इसमें थर्ड क्लास और इंटर क्लास के मुसाफिरों के लिये दूरी का बन्धन भी रखा गया है। (२) एक्सप्रेस या फास्ट पैसेञ्जर--यह भी तेज दौड़ती है, परन्तु डाक की तरह नहीं। यह डाकगाड़ी की अपेक्षा अधिक स्टेशनों पर ठहरती है, परन्तु सब पर नहीं। कुछ रेलोंमें इसमें भी थर्ड क्लासका किराया अधिक या इंटर क्लास का देना पड़ता है। (३) पैसेंजर--यह डाकगाड़ी और एक्सप्रेस से धीमी चलती है तथा प्रत्येक स्टेशन पर ठहरती हुई जाती है। (४) मिक्स्ड्--इसमें पैसेंजर तथा माल के डब्बे लगे होते हैं। माल के डब्बों के कारण इसे स्टेशनों पर अधिक ठहरना पड़ता है; क्योंकि अ

तहाँ माल के डब्बे काटे और जोड़े जाते हैं तथा माल चढ़ाया-उतारा जाता है। इसकी चाल पैसेंजर से भी कम होती है और (५) गुड्स--इसे हिन्दी में मालगाड़ी कहते हैं। इसमें माल ही जाता है, मुसाफिरों के लिये यह गाड़ी नहीं है।

क्लास

अँगरेज़ी में जिसे क्लास कहते हैं, उसे ही हिन्दी में दर्जा कहते हैं। मुसाफिर ले जाने वाली गाड़ियों में चार प्रकारके दर्जे होते हैं--फर्स्ट, सेकेंड, इंटर और थर्ड।

सं०	अँगरेजी नाम	हिन्दी नाम	चिह्न जिससे पहचाने जाते हैं
१	फर्स्ट क्लास	पहला दर्जा	I CLASS या 1
२	सेकेंड क्लास	दूसरा दर्जा	II CLASS 2
३	इंटर क्लास	मझला दर्जा	INT CLASS INT
४	थर्ड क्लास	तीसरा दर्जा	III CLASS 3

थर्ड की अपेक्षा इण्टर में, इण्टर की अपेक्षा सेकेण्ड में और सेकेण्ड की अपेक्षा फर्स्ट क्लास में आराम अधिक मिलता है। किराया भी एक का दूसरे से अधिक होता है। कई ट्रेनों में इण्टर क्लास नहीं होता और कई में अपर और लोअर नामक दो ही किस्म के डब्बे होते हैं। थर्ड क्लास के यात्रियों को लोअर में बैठना चाहिये।

जब गाड़ी स्टेशन पर आकर ठहरे तो पहिले इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि जिस डब्बे में

यात्री कम हों उसी में बैठने का प्रयत्न किया जाय। थर्डक्लास के यात्रियों को डब्बे में घुसने से पहिले यह देखना चाहिये कि डब्बा थर्ड क्लास का ही है या कोई दूसरा।

रेलगाड़ी में कुछ डब्बे ऐसे भी होते हैं, जिनमें थर्ड क्लास होने पर भी थर्ड क्लास के यात्री नहीं बैठ सकते हैं—'औरतों के लिये'। इस डब्बे में थर्ड क्लास में बैठकर यात्रा करनेवाली स्त्रियाँ और आधे टिकट के लड़के ही बैठ सकते हैं। मर्दों को इस डब्बे में खाली होने पर भी नहीं बैठना चाहिये। इसी प्रकार एक कम्पार्टमेण्ट "यूरोपियन और यूरेशियन" के बैठने के लिये सुरक्षित होता है। इसमें अँगरेज या अँगरेजी पोशाक में रहनेवाले यात्री ही बैठ सकते हैं। एक कम्पार्टमेण्ट "सोडा और बर्फ" वाले का सुरक्षित होता है। उस पर लिखा होता है "आइस कम्पार्टमेण्ट"। इसी तरह एक छोटा सा कम्पार्टमेण्ट पानी पिलानेवाले आदमी का होता है। इन कम्पार्टमेण्टों में थर्ड क्लास के यात्रियों को नहीं घुसना चाहिये।

यदि बर्फ के लिये, पानी के लिये अथवा किसी दूसरे कार्य के लिये डब्बा रिजर्व्ड (Reserved) हो चुका हो और उस पर रिजर्व्ड (Reserved) लिखा हो या लिख कर कागज़ लगा दिया हो तो थर्ड क्लास के मुसाफिरों को उसमें नहीं बैठना चाहिये।

परन्तु यदि आप डब्बे में बैठ चुके हों और कोई सरकारी कर्मचारी उसे रिजर्व करने के लिये आपसे खाली कराता हो तो आप हरगिज़ खाली न करें। अक्सर देखा गया है कि डब्बे में पहले से बैठे हुए मुसाफिरों को हटाकर पुलिस के सिपाही, या कोई दूसरे कर्मचारी डब्बा खाली करा लेते हैं। कभी-कभी बड़े-बड़े स्टेशनों पर स्टेशन-मास्टर आदि भी बर्फ-वाले आदि के लिये रिजर्व करने को डब्बा खाली करा लेते हैं। बेचारे यात्री कानून नहीं जानने के कारण आधी रात में भी अपना सामान लेकर दूसरे डब्बों में चले जाते हैं। किन्तु पुलिस अथवा रेलवे के किसी भी अधिकारी को इस प्रकार पहले से बैठे हुए यात्रियों को डब्बे से निकाल कर बाहर कर देने का अधिकार नहीं है। मुसाफिरों को उचित है कि ऐसी गैर-कानूनी आज्ञाएँ कदापि न मानें। डब्बा यदि रिजर्व ही करना है तो वह नियमानुसार आरंभ के स्टेशन से ही रिजर्व होना चाहिये। यदि बीच में कहीं रिजर्व करना हो तो खाली देख कर करना चाहिये। किसी भी हालत में पहले से बैठे हुए मुसाफिर को नहीं हटाया जा सकता।

गाड़ी में एक डब्बा ब्रेक का और अन्त में एक डब्बा गार्ड का होता है, जिन पर ब्रेक (Brakevan) और गार्ड (Guard) लिखा होता है। उनमें भी यात्रियों को बैठने का अधिकार नहीं है। ब्रेक,

मुसाफिरों के सामान को, जो गार्ड के सिपुर्द कर दिया जाता है, रखने के लिये सुरक्षित होता है। इसी प्रकार कुत्ता वगैरः पालतू प्राणी भी बन्द करने के लिये एक पिंजरा होता है।

गार्ड

उस रेलवे कर्मचारी को कहते हैं, जो रेलगाड़ी के आखिरी डब्बे में रहता है। वह, गाड़ी, मुसाफिर और उनकी जानोमाल की रक्षा के लिये नियुक्त होता है। गाड़ी की पूरी जिम्मेदारी उस गाड़ी के साथ चलने वाले गार्ड के ऊपर रहती है। यात्रियों को चलती ट्रेन में या ट्रेन सम्बन्धी जो कुछ भी शिकायत हो गार्ड से करनी चाहिये।

टाइम

सभी रेलवे में स्टैण्डर्ड टाइम रखा जाता है। जो कलकत्ता लोकल टाइम से २४ मिनट पीछे तथा बम्बई से ३९, मद्रास से ९, इलाहाबाद से २ और दिल्ली से २२ मिनट आगे रहता है। प्रायः सभी जगह लोकल टाइम और रेलवे टाइम में थोड़ा बहुत फर्क रहता ही है, इसलिये मुसाफिरों को चाहिये कि यात्रा करते समय अपनी घड़ियाँ स्टेशन की घड़ी से मिलाकर ठीक करलें। स्टेशनों पर घड़ियाँ स्टेशन मास्टर के रूम में या तार घर में दीवार पर लगी रहती हैं।

फुटकर सूचनाएँ

१—यात्री को गाड़ी छूटने से पहले कम-से-कम २० मिनिट पूर्व स्टेशन पर पहुँच जाना चाहिये। बड़े-बड़े स्टेशनों को छोड़ कर प्रायः सभी स्टेशनों पर गाड़ी आने पर टिकट देना बन्द कर दिया जाता है।

२—मुसाफिरों को टिकट और लगेज की बिल्टी का नम्बर जरूर नोट कर लेना चाहिये। मौके पर बड़े ही काम आते हैं। इसी तरह जिस डब्बे में बैठें हों उसका नम्बर भी लिख लेना चाहिये। डब्बे का नम्बर डब्बे के बाहर दोनों ओर और डब्बे के अन्दर भी लिखा होता है।

३—गाड़ी के डब्बे में फर्श पर या सीट पर थूकना, कुल्ला करना, नाक साफ करना, पानी डालना, फलों के छिलके डालना बहुत बुरा है। डब्बे को गन्दा नहीं करना चाहिये।

४—डब्बे में यदि कोढ़ी, क्षयी, प्लेग से पीड़ित, हैजे का रोगी, गर्मी (आतशक) वाला कोई यात्री हो तो उससे दूर बैठना चाहिये। ये रोग छूत के द्वारा पैदा हो जाया करते हैं।

५—अगर कोई रेलवे कर्मचारी आपसे कुछ पैसे माँगे तो बिना रसीद प्राप्त किये नहीं देना चाहिये। बिना रसीद के किसी रेल के कर्मचारी को कोई रकम लेने का अधिकार नहीं है। भूल से ली गई,

अधिक रकम, रसीद के आधार पर लिखा-पढ़ी करने से वापस मिल सकती है।

६—गाड़ी में अपने डब्बे के किसी अपरिचित मुसाफिर से झट-पट नहीं मिलजुल जाना चाहिये। अपने दिल की बातें कहना अथवा अपनी कीमती वस्तुओं को उन्हें दिखाना भी ठीक नहीं है। किसी यात्री की दी हुई चीज़ कदापि नहीं खानी-पीनी चाहिये। इससे कभी-कभी बड़ा ही अनर्थ होते देखा गया है।

७—गाड़ी के चलने पर खिड़की के बाहर झुकना, दर्वाजा खुला रखना अथवा बाहर पटरी पर खड़ा होना बड़ा ही खतरनाक है। चलती ट्रेन में एक डब्बे से दूसरे डब्बे तक जानेवाले पर मुकद्दमा भी चलाया जा सकता है।

८—स्टेशन पर जब गाड़ी आवे तो, उससे दूर हटकर खड़े रहना चाहिये, ऐसा न हो कि गाड़ी की फटकार से या गाड़ी के गुजरने से चक्कर खाकर आप गिर पड़ें और रेल के नीचे कुचल जावें। स्टेशन पर जब गाड़ी बिलकुल ठहर जाये तभी डब्बे में चढ़ना या उतरना ठीक है। चलती हुई गाड़ी में चढ़ने की कोशिश करना अपनी जान को खतरे में डालना है।

९—किसी भी रेलवे के कर्मचारी के बेकायदा और बेहूदे व्यवहार की रिपोर्ट उस रेलवे के डिस्ट्रिक्ट ट्रैफिक सुपरिण्टेण्डेण्ट या ट्रैफिक मैनेजर से करनी चाहिये।

१०—स्टेशन पर खाने-पीने का सामान खरीदना हो तो लाइसेन्स प्राप्त बेचनेवालों से ही लेना चाहिये। यदि उसका सामान खराब हो तो फौरन स्टेशन मास्टर से उसकी शिकायत करनी चाहिये।

११—स्टेशन पर बिकनेवाली वस्तुओं की कीमत रेलवे अधिकारियों द्वारा निश्चित कर दी जाती है और उस भाव की सूची प्रत्येक बेचनेवाले को दी जाती है। यदि कभी किसी मुसाफिर को किसी वस्तु का मूल्य ज्यादः लिये जाने का शक हो अथवा खाने की वस्तु घटिया, खराब, बदजायका और बदबूदार हो तो इसकी सूचना फौरन स्टेशनमास्टर का दे देनी चाहिये।

१२—प्रत्येक स्टेशन पर एक हिन्दू पानी पिलानेवाला और एक मुसलमान भिश्ती यात्रियों को पानी पिलाने के लिये नौकर रहता और मार्च महीने से लगाकर अक्टूबर तक सब मुसाफिर गाड़ियोंमें पानी का स्थायी इन्तजाम रहता है। गाड़ी में या स्टेशन पर कहीं भी पानी की कीमत नहीं ली जाती। इस लिये यदि कोई पानीवाला कभी कुछ पैसे माँगे, तो स्टेशन-मास्टर को इसकी इत्तला कर देनी चाहिये।

१३—मुसाफिर को एक ही जगह का टिकट मिल सकता है, चाहे वह एक खरीदे या अनेक। परन्तु एक ही यात्रीको कई स्टेशनोंका टिकट नहीं मिल सकता।

रेलवे का नियम

१--बिना टिकट लिये रेलगाड़ी पर सवार नहीं होना चाहिये। अगर किसी कारणवश यात्री टिकट न खरीद सके और उसे यात्रा करनी जरूरी हो तो गार्ड को सूचना देकर गाड़ी में सवार होना चाहिये। किसी किसी रेलवे में यह नियम नहीं भी माना जाता जैसे ई० आई० आर में। ऐसा करने से केवल किराया ही लिया जाता है। जुर्माना आदि नहीं देना पड़ता। बिना टिकट के अथवा बिना गार्ड को सूचित किये यात्रा करने से रेल के किराये के अतिरिक्त जुर्माना भी देना होता है।

२--बिना टिकट यात्रा करना, काबिल दस्तन्दाजी जुर्म नहीं हैं। यह साबित किया जाना चाहिये कि बिना टिकट यात्रा करने में मुसाफिर का इरादा रेलवे को धोका देना नहीं था। अक्सर ऐसा होता है कि बिना टिकट यात्रा करने का इरादा न होते हुए भी मुसाफिरों को वैसा करना पड़ता है। ऐसी हालत में पुलिस अथवा रेलवे कर्मचारी बिना टिकट सफर करनेवाले को किराया देने से इन्कार कर देने पर रोक नहीं सकते, यदि वह अपना नाम और पता बता देने को रजामंद हो। यात्री जो नाम पता बतावे उसकी तस्दीक करने तक भी यदि रेलवे कर्मचारी अथवा पुलिस उसे रोक रक्खे तो उस पर सन् १८९०

के रेलवे ऐक्ट के अनुसार, गैरक़ानूनी तौर पर रोक रखने के जुर्म में मुकद्दमा चलाया जा सकता है। यदि मुसाफिर भी अपना नाम और पता गलत बतावे तो उस पर भी मुक़द्दमा चल सकता है।

३--बी०बी०सी०आई० रेलवे ने अब ऐसी आज्ञाएँ निकाली हैं कि गाड़ी के छूटने के वक्त जो मुसाफिर आवें, वे गाड़ी में न बैठें। पहले गार्ड इस बात की तस्दीक कर दिया करते थे कि टिकट खरीदने के लिये वक्त न रहने के कारण फलाँ यात्री फलाँ स्टेशन से बिना टिकट यात्रा कर रहा है। ऐसी दशा में मुसाफिर से नियत किराया ही लिया जाता था। परन्तु अब गार्डों को यह अधिकार नहीं रहा। इसलिये जो मुसाफिर बिना टिकट रेल में यात्रा करता है उसे जुर्माने सहित उस स्टेशन से किराया चुकाना पड़ता है, जहाँ से गाड़ी बनकर चली हो या जिस स्टेशन पर आखिरी बार गाड़ी चेक की गई हो। किन्तु इस इस बारे में रेलवे क़ानून बिलकुल स्पष्ट है। उसमें साफ तौर पर यह कहा गया है कि "यदि समयाभाव अथवा गाड़ी छूटने के समय टिकट बाबू के हाजिर न होने के कारण जैसा कि अक्सर छोटे-छोटे स्टेशनों पर होता है--यात्री टिकट न खरीद सकें तो उससे नियत किराया ही लिया जाना चाहिये। इसके खिलाफ ऊपर लिखे अनुसार तभी करना चाहिये जब रेलवे कर्मचारी को यह भरोसा न हो कि

मुसाफिर अमुक स्टेशन से ही यात्रा कर रहा है। इसलिये जब कभी ऐसा अवसर आवे, तब गार्ड से तस्दीक कराने की झंझट में न पड़ कर किन्हीं दो मुसाफिरों को इस बात के लिये गवाह तय्यार कर लेना चाहिये, जो यह कह सकें कि उसने टिकट खरीदने की चेष्टा की, किन्तु मिल न सकने के कारण वह फलाँ स्टेशन से रेल में बैठा है। यात्री को चाहिये कि वह गार्ड को भी इस बात की सूचना देदे। फिर, उतरते वक्त यात्रीको नियत किराया ही देना चाहिये। यदि अधिक माँगा जाय तो देने से साफ इन्कार करके नाम और पता नोट करने के लिये कह देना चाहिये। इस मामले में पढ़े-लिखे समझदार मुसाफिरों का फर्ज़ है कि वे अपने अशिक्षित साथी मुसाफिरों के साथ इस प्रकार की होनेवाली ज्याद्-तियों को रोकने में उन्हें मदद पहुँचावें।

४--मुसाफिरके बिना टिकट सफर करने पर अथवा रेलवे कम्पनी द्वारा इस काम के लिये नियुक्त कर्मचारी को टिकट दिखाने से इन्कार करने पर, जहाँ से गाड़ी बन कर रवाना हुई है वहाँ से, अथवा बीच में यदि टिकट चेक हो चुका हो तो आखिरी चेकिंग-स्टेशन से उस स्थानतक का किराया देना पड़ेगा। और साथही जुर्माना भी देना पड़ेगा। थर्ड क्लास के यात्रियों के लिये एक रुपया जुर्माना नियुक्त है। किन्तु यदि टिकट एक रुपये से कम का हुआ तो जुर्माने की रकम उतनी

ही देनी पड़ेगी जितना कि टिकट का किराया होगा। जुर्माने की रकम टिकट के मूल्य से किसी दशा में भी ज्यादः न होगी। यदि यात्री सवार होने के बाद भी, विना टिकट पकड़े जाने के पूर्व ही, गार्ड को सूचना दे दे तो जुर्माना सिर्फ दो आना देना होगा।

५—तीन वर्ष के बच्चे का टिकट नहीं लगता। वह मुफ्त ले जाया जा सकता है। तीन से बारह वर्ष तक के लड़कों का किराया आधा लगता है। बारह से ऊपर उम्र के मनुष्यों का पूरा किराया होता है।

६—यदि कोई बारह वर्ष से ऊपर उम्र का बालक आधे टिकट में सफर करता हुआ पकड़ा जावे तो नियम चौथे के अनुसार उससे भी शेष आधे टिकट का मूल्य मय जुर्माने के वसूल किया जावेगा।

७—जिस दर्जे का टिकट लिया गया हो, उसमें बैठने के लिये अगर जगह न हो और मुसाफिर ऊंचे दर्जे में सफर करना चाहे तो वह ट्रेन छूटने के दस मिनट पहले टिकटघर से दोनों दर्जों के किराये का अन्तर दे देने पर ऊंचे दर्जे का टिकट ले सकता है। बीच सफर में भी यदि इच्छा हो तो स्टेशन-मास्टर को सूचना देकर तथा बाकी फासले का ज्यादः किराया देकर ऊँचे दर्जे का टिकट खरीदा जा सकता है। यदि वक्त कम हो तो गार्ड से तसदीक कराकर ऊँचे दर्जे में मुसाफिर बैठ सकता है। उसे अधिक किराया उतरने के स्टेशन पर दे देना होगा।

८--बिना गार्ड से कहे अथवा उससे तस्दीक कराये, यदि कोई थर्ड क्लासका मुसाफिर ऊँचे दर्जे में सफर करे या जहाँ तक का टिकट लिया हो, उससे आगे सफर करे तो उसे किराये के अन्तर के अलावा जुर्माना भी देना होगा ;

९--तीसरे या डेवढ़े दर्जेके मामूली टिकटवाले यात्री यदि बीचमें कहीं अपने टिकटको मेलका कराना चाहें तो किरायेका अन्तर देकर मेलका करा सकते हैं। इस अधिक दिये हुए किरायेकी रसीद मिलती है, जो कि उतरनेवाले स्टेशन पर टिकट के साथ ही दे देनी पड़ती है।

१०--यदि यात्री उसी गाड़ीसे, जहां तकका टिकट लिया गया हो उससे आगे जाना चाहे तो उसे जिस स्टेशन का टिकट लिया गया हो वहींपर आगेके लिए टिकट मिल सके तो ले लेना चाहिए, अन्यथा गार्डको आगेका किराया देकर रसीद ले लेने बाद आगे बढ़ना चाहिए।

११--मुसाफिर को जिस रास्ते से जानेका टिकट हो उसी रास्ते से सफर करना चाहिये। यदि किसी जंक्शन स्टेशन पर पहुँच कर टिकट में लिखे मार्ग के अलावा दूसरे रास्ते से मुकाम पर जाने की इच्छा हो तो, वह जो कुछ भी किराये का फर्क हो उसे चुका कर उस रास्ते से सफर कर सकता है। अगर नये रास्ते का किराया पिछले लिये हुए टिकट के

रास्ते से कम हो तो, बिना किसी प्रकार का किराया दिये, किसी रेलवे अधिकारी को सूचना मात्र देकर रास्ता बदला जा सकता है। रेलवे अधिकारी को सूचना देनी कोई जरूरी बात नहीं है।

१२--भूल से यदि ठीक रास्ते से न जाकर यात्री किसी दूसरे मार्ग से सफर करता पकड़ा जाय तो उसे किसी प्रकार का किराया वगैरः दिये बिना ही पासके नजदीकी रास्तेसे अपने मुकाम पर लौटा दिया जाता है। यदि यात्री इस बात से इन्कार करे तो किरायेका अन्तर देकर मजे में सफर कर सकता है।

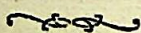
१३--यदि कोई मुसाफिर भूल से, या रात के वक्त नींद लग जाने से, जहाँ तक का टिकट लिया हो उससे आगे निकल जावे और यदि वह स्टेशन की हद के बाहर न जाकर सबसे पहले आनेवाली ट्रेन से अपने निर्दिष्ट स्टेशन को लौटना चाहे तो उसे एक तरफ का किराया देना होगा। आने-जाने का किराया देने की कोई जरूरत नहीं।

१४--किसी मुसाफिर का टिकट खो जाय, या रिटर्न टिकटका आधा हिस्सा गुम हो जाय, तो किसी विशेष दशा को छोड़ कर उस टिकट के दाम वापस नहीं मिल सकते।

१५--टिकट बदले नहीं जा सकते। जाँच के लिए उस काम पर नियुक्त रेलवे के नौकर द्वारा टिकट माँगने पर, उसे दिखाना चाहिये। अगर वह बिना

यूनीफार्म (रेलवे नौकरों की पोशाक) के आपसे टिकट माँगे, तो स्पष्ट इन्कार कर दो। इसी प्रकार विना बेजेज (वे अक्षर जो रेलवे कर्मचारियों के कोट के कालर पर लगे होते हैं) के भी यदि कोई टिकट माँगे तो मत दिखाओ। जहाँ यात्रा समाप्त हो उस स्टेशन पर टिकट कलेक्टर को अपना टिकट दे दो उसे अपने साथ घर लिए चले आने में कोई लाभ नहीं।

१६—जिन मुसाफिरों के पास सिङ्गल जर्नी टिकट अर्थात् मामूली थर्ड क्लास टिकट हो, वे हर १०० मील की यात्रा पर २४ घण्टे के हिसाब से कहीं भी ठहर सकते हैं। सफर में जो वक्त लगना चाहिये, उसके अतिरिक्त यह वक्त शुमार किया जाता है।

१७—यदि कोई यात्री बीच ही में किसी स्टेशन पर रेलवे पुलिस द्वारा रेलवे के मामले के सम्बन्धमें गवाही देने या अन्य कार्य के लिये रोक लिया जाय तो इस बात की सूचना स्टेशन-मास्टर को दे देने से वह उस टिकट के पीछे लिख देगा कि यह टिकट अमुक गाड़ी से चल सकता है। ऐसा लिख कर वह अपने दस्तखत करेगा।

लगेज

१८—यात्री के साथ जो सामान, असबाब होता है उसे अंग्रेजी में "लगेज" कहते हैं। थर्ड क्लास के

यात्री को अपने साथ एक टिकट में २५ सेर लगेज ले जाने का अधिकार है। आधे टिकट में १२॥ सेर वज़न ले जाया जा सकता है।

१६--२५ सेर से ज्यादः सामान अगर साथ में हो तो रवाना होने के स्टेशन पर तौल करा लेना चाहिये और जितना ज्यादः हो उसका किराया देकर, एक रसीद ले लेनी चाहिये। छोटी-छोटी चीजें जैसे कम्बल, छाता, छड़ी, खाने का डिब्बा, हैण्डबेग, रजाई, बिछौने वगैरः लगेज में तौले नहीं जाते।

२०--बड़े-बड़े पैकेज (गट्ठों) को यात्री अपने साथ डब्बे में नहीं रख सकता। उन्हें ब्रेक के डिब्बे में ही रखना पड़ेगा। जो बण्डल या पैकेज गार्ड के साथ ब्रेक में दिये जाते हैं उनके लिये लगेज की रसीद में यह लिखा होता है कि इतने पैकेज साथ में और इतने ब्रेक में हैं। यदि यात्री बड़े-बड़े बण्डल अपने साथ लेकर थर्ड क्लास में सफर करते पाये जावेंगे तो चेकर को मालूम पड़ने पर वे ब्रेक में रखवा दिये जावेंगे और यदि उनका किराया नहीं दिया गया होगा तो किराया भी ले लिया जावेगा। ऐसे मौके पर फ्री अलाउंस अर्थात् २५ सेर वज़न फी टिकट बाद नहीं दिया जायगा।

२१--सामान माफ़ तभी किया जा सकता है, जब कि लगेज यात्रा के आरम्भ में ही बुक करा लिया जाय। यदि असबाब की बिल्टी या रसीद यात्रा के

आरम्भ में न ली गई और तौलने पर प्रति टिकट २५ सेर के हिसाब से ज्यादः पाया गया तो वह फ्री अलाउंस फिर बाद नहीं दिया जायगा।

२२--सामान जो माफ़ किया जाता है, वह दो या इनसे अधिक टिकटों पर तब तक एक आदमी के नाम की टिकट २५ सेर के हिसाब से माफ़ नहीं किया जायगा जब तक कि टिकटों के नम्बर सिलसिलेवार न होंगे। बच्चों के टिकट के लिये सिलसिले के नम्बर होना कोई लाजिमी बात नहीं है।

२३--साइकिल (पैर गाड़ी), ट्रायसिकल (तीन पहिये की साइकिल), रिक्सा (एक प्रकार की गाड़ी विशेष), साइडकार वगैरः ब्रेक में ही रखी जानी चाहिये। क्योंकि इनसे दूसरे यात्रियों को कष्ट होता है। इन पर २५ सेर प्रति टिकट लगेज-फ्री-अलाउंस नहीं दिया जाता।

२४--असबाब को मुसाफिर अपनी इच्छानुसार अपने साथ भी रख सकता है और ब्रेक में भी दे सकता है। किन्तु ऐसे अदद--पैकेज, बण्डल वगैरः जो डब्बे में बैठने की बेंच के नीचे आसानी से न आ सकें, या जिनसे अन्य मुसाफिरों को कष्ट पहुँचे उन्हें ब्रेक में गार्ड की देख-रेख में रखा देने चाहियें।

२५--जिस पैकेज को लगेज रसीद लेकर ब्रेक में देना हो, उस पर यदि पुराना नाम अथवा कोई रेलवे का पुराना लेबिल चिपका हो तो उसे साफ

कर देना चाहिये या उस पुराने लेबिल पर ही नया लेबिल चिपकाना चाहिये, नहीं तो असबाबका पुराने लेबिल के अनुसार भूल से दूसरे स्टेशन पर चला जाना बहुत कुछ संभव है। उस पर नया नाम और पता स्पष्ट अक्षरों में लिखा होना चाहिये।

२६--प्रत्येक अदद पर जिसे ब्रेकमें देना हो, उस पर मालिक का नाम और जहाँ उसे भेजना हो उस स्टेशनका नाम साफ-साफ, अँगरेजी में लिखा। ऐसा न करने से नुकसान होने पर रेलवे किसी तरह जिम्मे-दार न होगा।

२७--कभी-कभी टिकट-चेकर, कलेक्टर वगैरः थोड़े सामान के लिये भी मुसाफिर को तंग करते हैं और यदि २५ सेर से अधिक २६ सेर भी निकला तो वे यात्री से, अपनी धाक जमाने तथा रेलवे का अधिक आमदनी दिखानेके लिये, असबाव का किराया ले लेते हैं। परन्तु मुसाफिरों को यह याद रखना चाहिये कि रेलवे के कांटों में तथा चेकर वगैरः के कांटे में हमेशा थोड़ा-बहुत फर्क रहता है। इसलिये २।३ सेर तक वज़न ज्यादः होने पर कांटे की जाँच कर लेना चाहिए।

२८--कई रेलवे कम्पनियों ने यह नियम बना रखा है कि यात्री अपने असबावको अच्छी तरह बाँध कर स्टेशन-मास्टर को देख-रेख में छोड़ सकता है। इसे अँगरेजी में 'लेफ्ट लगेज' कहते हैं। इसके लिये २४ घंटे तक के किराये की शक्ल में दो आ. और

बाद में हर २४ घण्टे या उसके हिस्से पर एक आना फी अदद के हिसाब से देना पड़ेगा। इसके लिये एक रसीद मिलती है, जिसके देने पर माल वापस मिलता है। एक महीने तक असबाब वापस न लेने पर वह लावारसी समझा जाता है।

३६—लगेज का महसूल नीचे लिखा जाता है।

दूरी मीलोंमें	५ सेर या १ घनफुट तक		१० सेर या २ घनफुट तक		१५ सेर या ३ घनफुट तक		२० सेर या ४ घनफुट तक		२५ सेर या ५ घनफुट तक		३० सेर या ६ घनफुट तक		३५ सेर या ७ घनफुट तक		१ मन या ८ घनफुट तक	
मील तक	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ
२५	०	५	०	५	०	५	०	५	०	५	०	५	०	५	०	५
५०	०	५	०	५	०	५	०	५	०	७	०	८	०	९	०	१०
७५	०	५	०	५	०	७	०	९	०	१२	०	१३	०	१४	०	१५
१००	०	५	०	६	०	९	०	१२	०	१४	१	०	१	२	१	४
१२५	०	५	०	७	०	११	०	१५	१	२	१	४	१	७	१	९
१५०	०	५	०	८	०	१२	१	०	१	४	१	७	१	१०	१	१३
१७५	०	५	०	९	०	१३	१	१	१	५	१	९	१	१३	२	१
२००	०	५	०	९	०	१४	१	३	१	८	१	१२	२	०	२	४
२२५	०	५	०	१०	०	१५	१	६	१	९	१	१४	२	२	२	६
२५०	०	६	०	११	१	०	१	५	१	१०	१	१५	२	४	२	८
२७५	०	६	०	१२	१	१	१	६	१	११	२	०	२	५	२	१०
३००	०	६	०	१२	१	२	१	७	१	१३	२	२	२	७	२	१२
३२५	०	७	०	१३	१	३	१	९	१	१५	२	४	२	९	२	१४
३५०	०	७	०	१४	१	४	१	१०	२	०	२	६	२	१२	३	१
३७५	०	७	०	१४	१	५	१	१२	२	२	२	८	२	१४	३	४
४००	०	८	०	१५	१	६	१	१३	२	[illegible]	२	[illegible]	३	१	३	७

दूरी मीलोंमें	५ सेर वा १ घनफुट तक		१० सेर वा २ घनफुट तक		१५ सेर वा ३ घनफुट तक		२० सेर वा ४ घनफुट तक		२५ सेर वा ५ घनफुट तक		३० सेर वा ६ घनफुट तक		३५ सेर वा ७ घनफुट तक		१ मन वा ८ घनफुट तक	
मील तक	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ	रु०	आ
४२५	०	८	१	०	१	७	१	१४	२	५	२	१२	३	३	३	१०
४५०	०	८	१	०	१	८	२	०	२	८	२	१५	३	६	३	१३
४७५	०	९	१	१	१	९	२	१	२	९	३	१	३	९	४	०
५००	०	९	१	१	१	१०	२	३	२	११	३	३	३	११	४	३
५२५	०	९	१	२	१	११	२	४	२	१३	३	६	३	१४	४	६
५५०	०	१०	१	३	१	१२	२	५	२	१४	३	७	४	०	४	९
५७५	०	१०	१	४	१	१३	२	८	३	१	३	१०	४	३	४	१२
६००	०	११	१	५	१	१५	२	९	३	३	३	१३	४	६	४	१५
६२५	०	११	१	६	२	०	२	१०	३	४	३	१४	४	८	५	२
६५०	०	११	१	६	२	१	२	१२	३	७	४	१	४	[illegible]	५	५
६७५	०	१२	१	७	२	२	२	१३	३	८	४	३	४	१४	५	८
७००	०	१२	१	८	२	३	२	१४	३	९	४	५	५	०	५	११
७२५	०	१२	१	८	२	४	३	०	३	१२	४	८	५	३	५	१४
७५०	०	१३	१	९	२	५	३	१	३	१३	४	९	५	५	६	१
७७५	०	१३	१	१०	२	७	३	४	४	०	४	१२	५	८	६	४
८००	०	१३	१	१०	२	७	३	४	४	१	४	१४	५	११	६	७
८२५	०	१४	१	११	२	८	३	५	४	२	४	१५	५	१२	६	९
८५०	०	१४	१	१२	२	१०	३	७	४	४	५	१	५	१५	६	११
८७५	०	१४	१	१२	२	१०	३	८	४	६	५	३	६	०	६	१३
९००	०	१५	१	१३	२	११	३	९	४	७	५	५	६	२	६	१५
९२५	०	१५	१	१३	२	१२	३	१०	४	८	५	६	६	४	७	१
९५०	०	१५	१	१४	२	१३	३	११	४	९	५	७	६	५	७	३
९७५	०	१५	१	१४	२	१३	३	१२	४	११	५	९	६	७	७	५
१०००	१	०	१	१५	२	१४	३	१३	४	१२	५	११	६	९	७	७
१०२५	१	०	२	०	२	१५	३	१४	४	१३	५	१२	६	११	७	९

दूरी मीलोंमें	५ सेर वा १ घनफुट तक		१० सेर वा २ घनफुट तक		१५ सेर वा ३ घनफुट तक		२० सेर वा ४ घनफुट तक		२५ सेर वा ५ घनफुट तक		३० सेर वा ६ घनफुट तक		३५ सेर वा ७ घनफुट तक		१ मन वा ८ घनफुट तक	
मील तक	रु०	आ०	रु०	आ०	रु०	आ०	रु०	आ०	रु०	आ०	रु०	आ०	रु०	आ०	रु०	आ०
१०५०	१	०	२	०	३	०	३	१५	४	१४	५	१३	६	१२	७	११
१०७५	१	०	२	०	३	०	४	०	५	०	५	१५	६	१४	७	१३
११००	१	१	२	१	३	१	४	१	५	१	६	१	७	०	७	१५
११२५	१	१	२	२	३	३	४	३	५	३	६	३	७	३	८	२
११५०	१	१	२	२	३	३	४	४	५	५	६	५	७	५	८	५
११७५	१	२	२	३	३	४	४	५	५	६	६	७	७	८	८	८
१२००	१	२	२	४	३	६	४	७	५	८	६	९	७	१०	८	११
१२२५	१	२	२	४	३	६	४	८	५	१०	६	१२	७	१३	८	१४
१२५०	१	३	२	५	३	७	४	९	५	११	६	१३	७	१५	९	१
१२७५	१	३	२	६	३	९	४	१२	५	१४	७	०	८	२	९	४
१३००	१	३	२	६	३	९	४	१२	५	१५	७	२	८	५	९	७
१३२५	१	४	२	८	३	११	४	१४	६	१	७	४	८	७	९	१०
१३५०	१	४	२	८	३	१२	५	०	६	४	७	७	८	१०	९	१३
१४००	१	५	२	९	३	१३	५	१	६	५	७	९	८	१३	१०	०
१४५०	१	५	२	१०	३	१५	५	३	६	७	७	११	८	१५	१०	३
१५००	१	५	२	१०	३	१५	५	४	६	९	७	१४	९	२	१०	६
१५५०	१	६	२	११	४	०	५	५	६	१०	७	१५	९	४	१०	९
अधिक	१	६	२	१२	४	२	५	८	६	१३	८	२	९	७	१०	१२

एक मन वा ८ घन फुट से अधिक होने पर ५ सेर तक पहले कालम, १० सेर तक दूसरे कालम, १५ सेर तीसरे कालम, २० सेर तक चौथे कालम, २५ सेर तक पाँचवें कालम, ३० सेर तक छठवें कालम, ३५ सेर तक सातवें कालम और एक मन तक आठवें कालम के हिसाब से लगेगा।

३०--लगेज बुक कराते वक्त जो कुछ भी भाड़ा हो वही रकम लगेजक्लर्क को देनी चाहिये। यह रकम वह रसीदमें लिखेगा। इसके अलावा अगर बाबू और पैसे या इनाम माँगे तो देने की कोई जरूरत नहीं है।

३१--इसी तरह जब आपका माल निर्दिष्ट स्टेशन पर पहुँच जावे तो लगेज-रसीद वहाँ के कर्मचारी को देकर अपना माल अच्छी तरह संभाल कर ले लो। पैसे या इनाम उस कर्मचारी को इस संबंध में देने की कोई जरूरत नहीं है।

३२--कुली अगर ज्यादः पैसे माँगे और व्यर्थ ही तंग करें तो उसकी शिकायत फौरन स्टेशन-मास्टरसे करनी चाहिये। यदि स्टेशन-मास्टर ध्यान न दे तो डिस्ट्रिक्ट्रैफिक सुपरिंटेंडेंटको सूचितकरना चाहिये।

३३--प्रायः देखा जाता है कि कभी-कभी स्टेशन-कुली यात्रियों के साथ बेहूदा बर्त्ताव करते हैं। यदि वे असभ्यतापूर्वक व्यवहार करें तो स्टेशन-मास्टर से तत्काल रिपोर्ट कर देनी चाहिये।

३४--लगेज को (यदि ब्रेक में का है तो) गाड़ी से स्टेशन तक लाने की मजदूरी मुसाफिर के जिम्मे नहीं होती। यदि कुली माँगे तो नहीं देना चाहिये। लगेज-रसीद देकर असबाब जब अपने सुपुर्द हो जाय, उसके बाद यदि कुलियों से उसे उठवाकर ले जाया जाय तो उन्हें मज़दूरी देनी पड़ती है।

३५--कस्टम डिपार्टमेंट (जिसे चुङ्गी-विभाग

भी कहते हैं) वाले स्टेशनों पर सरकार की ओर से नियुक्त होते हैं। यदि चुङ्गीवाले आपका सामान देखना चाहें तो उन्हें दिखला देना चाहिये। नया सामान जो बेचने के लिये या निजी व्यवहार के लिये लाया गया होगा उसपर सरकारी रेट के अनुसार चुंगी चुकानी पड़ेगी। थोड़ी कीमत के माल पर जैसे नये कपड़े लत्ता पर चुंगी देने की कोई जरूरत नहीं है। चुंगी क्लर्क यदि व्यर्थ ही तंग करे और रोक रखें तो उस पर दीवानी अदालत में हर्जाने का मुकदमा चलाया जा सकता है।

३६—चलती गाड़ीमें भी पुलिस या दूसरे सरकारी कर्मचारी, किसी प्रकारका सन्देह हो जाने पर, सामान खुलवा कर देखते हैं। उन्हें दिखा देना चाहिये।

३७—बिना लाइसेन्स लिये नशीली वस्तुएँ अधिक परिमाण में और विस्फोटक पदार्थ तथा पिस्तौल रिवाल्वर, बन्दूक आदि हथियार लेकर रेल में सफर नहीं करना चाहिये।

३८—लगेज का बीमा भी कराया जा सकता है. अगर बहुमूल्य वस्तु जैसे रेशमी ज़रीन कपड़े, सोने चांदी के ज़ेवर, जवाहरात, हीरे पन्ने आदि आपके पास हों तो उन्हें अच्छे उम्दा पैकिंग में पैक करके तथा उस पर मोहर करके बीमा करा कर ही ब्रेक में देना चाहिए। अन्यथा खो जाने पर रेलवे कम्पनी जिम्मेदार न होगी।

विविध सूचनाएँ

१—बड़े-बड़े जंक्शनस्टेशनों जैसे कलकत्ता, बंबई, दिल्ली आदि पर मुसाफिरों की सुविधा के लिये प्लेट-फार्मों पर नम्बर डाल दिये गये हैं और एक बोर्ड सूचना के लिये लगा रहता है, जिस पर लिखा होता है कि अमुक ओर जाने वाली, अमुक नम्बर की, अमुक गाड़ी, अमुक नम्बर के प्लेटफार्म से छूटेगी। उसी बोर्ड पर छूटने का समय भी लगा रहता है, यात्रियों को उसे देखकर अपने लिये निश्चय कर लेना चाहिये।

२—कई स्टेशनों के प्लेटफार्म पर घुसने के दरवाजों पर एक बड़ी घड़ी लगी रहती है। वह घड़ी स्वयं नहीं चलती। उसके काँटे रेलवे कर्मचारी उन अंकों पर कर देते हैं जिस समय पर कि उस प्लेट फार्म से गाड़ी छूटने वाली है। इसलिये यात्रियों को उस घड़ी में देखकर घबड़ा नहीं जाना चाहिये, बल्कि अपने पास वाली घड़ी पर ही, जो पहिले ही रेलवे घड़ी से मिला ली गई हो, अवलम्बित रहना चाहिये।

३—मेन लाइनों पर गाड़ी तभी छूटती है जब कि पास वाला, वह सिगनल जो इसी काम के लिये उस लाइन पर बना है "डाउन" (गिरा हुआ या रात के वक्त हरी रोशनी वाला) हो। उस सिगनल पर नज़र डालते हुए अपना काम बिना किसी घबराहट के करते रहना चाहिये। सिगनल डाउन होने के

थोड़ी देर बाद गाड़ी चल देती है। यह सिगनल ब्रान्च लाइनों पर नहीं होता।

४—गाड़ी छूटने के पहले रेलवे की ओर से एक घण्टा बजाया जाता है। यह घण्टा यात्रियों को सावधान करने के लिये ही बजता है। बाद में "लाइन क्लियर" एंजिन चलाने वाले के हाथों पहुँचाया जाता है। यह एक तार के गोलाकार में बाँस के डण्डे के साथ बँधा होता है, जिसमें एक लोहे की "टेबलेट" (टिकली) या बाल (गेंद) बँधी होती है। ब्राँच लाइनों में लाइन क्लियर कागज पर लिखकर दिया जाता है। बिना लाइन क्लियर प्राप्त किये गाड़ी नहीं चल सकती।

इसके पश्चात् गार्ड सीटी बजाता है और अपनी हरी झण्डी दिखाता है, तब एंजिन यात्रियों को सावधान करने के लिये सीटी देता है और गाड़ी चल पड़ती है। गार्ड की सीटी होने पर यात्रियों को अपने डब्बे में अपनी जगह बैठ जाना चाहिये और द्वार वगैरः अच्छी प्रकार सावधानी से बन्द कर लेना चाहिये।

५—इसी प्रकार जब गाड़ी किसी स्टेशन पर आती है तो दो स्टेशन पहले से ही घण्टी बजने लगती है। तीसरा स्टेशन छूटने पर और दूसरा स्टेशन छोड़ने पर पोर्टर घण्टी बजाकर सूचना देता है और जब गाड़ी डिस्ट्रिक्ट सिगनल के अन्दर आ पहुँचती है

तब फिर वह घण्टी बजाता है। इस घण्टी से यात्रियों को अपने माल असबाव सहित गाड़ी में बैठने के लिये तय्यार हो जाना चाहिये।

६--रातके वक्त सोते हुए या ऊँघते हुए यात्रियों को सूचित करने के लिये हरेक स्टेशन पर पोर्टर वगैरः स्टेशन का नाम और ठहरनेके समय को गाड़ी के पास बोलता है। ऐसा करना उसे लाज़िमी है।

७--स्टेशन का नाम स्टेशन के दोनों ओर बड़े-बड़े अक्षरों में अंग्रेजी तथा उस प्रान्त की लिपि में, जिसमें रेलवे लाइन निकली है, लिखा होता है। रात्रि के समय स्टेशन का नाम स्टेशन की लालटेनों के काचों पर देखने से मालूम हो जाता है। बड़े-बड़े स्टेशनों के केबिन और पानी की टङ्कियों पर भी स्टेशन का नाम लिखा होता है।

८--अगर किसी प्रकार की कोई दुर्घटना हो जावे और आपको उसके सम्बन्ध में कुछ करना हो तो एंजिन नम्बर और मील नम्बर जरूर नोट कर लेना चाहिये। गाड़ी नम्बर 'टाइमटेबुल' में देखनेसे मालूम किया जा सकता है। मील नम्बर अगर ठीक-ठीक न ज्ञात हो सके तो उसे तार के खम्भे का नम्बर जिसके पास दुर्घटना हुई हो नोट कर लेना चाहिये।

९--यदि आपका कोई साथी छूट जाय तो उसके लिये विशेष घबराने या चलती गाड़ीसे कूदने की चेष्टा नहीं करनी चाहिये। वह दूसरी गाड़ीसे आ जावेगा।

आप उसके लिये आगे चलकर किसी सुविधाजनक मुकाम पर उतर जावें। उसका टिकट आपके पास रह गया हो या आपके टिकट उसके पास हों तो कोई हर्जा नहीं। वह या आप इस बात की सूचना टिकट-चेकर को या स्टेशन-मास्टर को दे सकते हैं। आपको किसी तरह का चार्ज नहीं देना पड़ेगा।

१०—इसी प्रकार यदि आपका सामान छूट जाय और गाड़ी चल पड़े तो, अगले स्टेशन से स्टेशन-मास्टर के नाम एक तार कर देने से वह सामान आपके पास बुक होकर आ जायगा। आप उसे जहाँ मँगाया हो प्राप्त कर सकेंगे।

११—रेल की यात्रा में छुआ छूत का विशेष ध्यान रखने वाले मुसाफिर बहुत कष्ट पाते हैं। फर्ज करलो, आप नल का पानी नहीं पीते। कुएँ पर डोरी रस्सी लेकर दौड़े, मार्ग में रेल के तार या दूसरे सामान से उलझ कर गिर पड़े, कपड़े फट गये। रस्सी नहीं पहुँची दौड़ भाग में पानी पिया और पीकर फिर भागे, इतनेमें गाड़ी छूट गई। देखते ही रह गये या राम-राम करके चलती गाड़ी में चढ़े। कई बार देखा गया है कि हाथ छूट गया है और यात्री कुचल कर मर गया है। इसलिये मेरे खयाल से व्यर्थ की छूत-छात नहीं करनी चाहिये। या फिर ऐसे यात्रियों को रेल में सफर भी नहीं करना चाहिये।

१२—जहाँ जंक्शन स्टेशन पर आपको ठहर कर

गाड़ी बदलना पड़े और वहां अधिक समय तक उस का इन्तजार करना पड़े तो आपको किसी अच्छी जगह जहाँ किसी दूसरे को तकलीफ न हो अपना डेरा डाल देना चाहिये। बड़े-बड़े स्टेशनों पर फ़र्स्ट और सेकेण्ड क्लास, तथा लेडीज वेटिंगरूम के अतिरिक्त एक "जेण्टलमेन्स वेटिंग रूम" भी रहता है। इस नाममें किसी क्लास की कैद नहीं है। जेन्टलमेनोंके ठहरने का वह कमरा होता है। अंगरेजी भाषा में जेन्टलमेन (Gentlemen) भले आदमी को कहते हैं। यदि आपसे कोई ऐसा करने के लिये एतराज करे तो, आप पर्वाह न करें और जमे रहे। अगर वह ज्यादः बेहूदा बर्त्ताव पर ही उतारू हो जावे तो आप उस पर दीवानी अदालत में नालिश दायर करके अक्ल दुरुस्त कर दें। क्योंकि "आप भले आदमी नहीं हैं" ऐसा सिद्ध कर देना उसे कठिन हो जावेगा।

१३—प्रत्येक स्टेशन पर थोड़ी-बहुत फूल, फुलवाड़ी वगैरः लगी होती है। यात्रियों को चाहिये कि फल, फूल, पत्ती वगैरः उसमेंसे न तोड़ें। वह तो केवल शोभा के लिये तथा यात्रियों के मन को दृष्टि द्वारा आनन्द पहुँचाने के लिये होती है।

१४—गाड़ियों के आने-जाने की प्रचलित सूची अर्थात् टाइम टेबुल, प्रत्येक स्टेशन पर लगी होनी चाहिये। ऐसा न होने से रेलवे कम्पनी पर मुकद्दमा चलाया जा सकता है।

१५—रेलवे लाइन को पार करने के लिये यात्रियों की प्राण-रक्षा की गरज़ से जिन-जिन स्टेशनों पर यात्रियों और गाड़ियों का आवा-गमन अधिक है, कम्पनी की ओर से पुल बनाये गये हैं या जमीन के अन्दर सुरंग बनाकर रास्ता बनाया गया है। यात्रियों को उचित है कि उन्हीं रास्तोंसे रेलवे लाइन पार करें, अन्यथा प्राणहानी की संभावना है और रेलवे कम्पनी द्वारा मुक़द्दमा भी चलाया जा सकता है।

१६—रेलवे लाइन की आम सड़क को पार करने की जगह बना हुआ दरवाजा एकबार में १५ मिनिट से अधिक बन्द नहीं रखा जा सकता। यदि कहीं इससे अधिक बन्द रखा जाता हो और उसके कारण गाड़ी, घोड़ा, ताँगा, बग्घी आदि को व्यर्थ ही रुकना पड़ता हो तो ट्रैफिक सुपरिण्टेण्डेण्ट को इसकी रिपोर्ट करनी चाहिये।

१७—रेल के डब्बे में जो कम्पनी की ओर से कुछ सूचनाएँ लगी रहती हैं उन्हें पढ़ लेना चाहिये और उन्हीं के अनुसार व्यवहार करना चाहिये।

१८—रेल के डब्बे में भीख माँगने, फेरी वालों को किताबें अथवा दवा बेचने की सख्त मुमानियत है। इसलिये यदि कहीं ऐसे लोगों से मुसाफरों को असुविधा अथवा तकलीफ पहुँचे तो उन्हें चाहिये कि उस व्यक्ति को गाड़ी के गार्ड अथवा किसी स्टेशन के स्टेशन-मास्टर के सिपुर्द कर देवें।

१९—कभी-कभी दो-चार मुसाफिर ही सारे डब्बे में बिछौने फैला-फैला कर जगह घेर लेते हैं, और दूसरे यात्रियों को अन्दर आते वक्त, उन्हें घुसने तक नहीं देते और अत्यन्त कड़ा और अभद्र व्यवहार करते हैं। ऐसे मनुष्यों पर रेलवे एक्ट के अनुसार मुकद्दमा चलाया जा सकता है। ऐसा मौका आने पर गार्ड अथवा स्टेशन-मास्टर को इत्तला कर देना चाहिये और अपना नाम व पता स्टेशन-मास्टर को नोट कराकर उन यात्रियों का नाम पता भी नोट कर लेना चाहिये। फिर मजे में मुकद्दमा चलाया जा सकता है।

२०—यदि स्टेशन पर भीड़ अधिक हो, और निश्चित संख्या से अधिक मुसाफिर डब्बे में बैठने लगें तो पहले से बैठे हुए मुसाफिरों को अधिकार है, कि वे उन्हें डब्बे में घुसने न देवें। यदि कोई रेलवे कर्मचारी डब्बे की निश्चित संख्या से अधिक मुसाफिर जबर्दस्ती ठूसने की कोशिश करे तो रेलवे एक्ट के अनुसार उस पर मुकदमा चल सकता है। यदि स्टेशन-मास्टर या गार्ड निश्चित संख्या से अधिक मुसाफिरों को न रोके तो पटना और मद्रास हाई-कोर्टों के फैसले के अनुसार उस डब्बे के मुसाफिरों को अधिकार है कि वे खतरे की जंजीर, जो प्रत्येक डब्बे में दोनों तरफ लगी होती है, खींचकर गाड़ी को चलने से रोक दें। जब तक भीड़ न हटा दी जाय ऐसा करते रहें—कोई जुर्म नहीं है। मुसाफिरों की

अधिकता के इस प्रकार के सब मामलों की इत्तला ट्रैफिक सुपरिएटेण्डेएटको अवश्य देते रहना चाहिये।

२०—तीसरे दर्जे के पाखानों के पानी के टैंक हर ७५ मील या १०० मील गाड़ी चल चुकने के बाद नियमित रूप से भरे जाते हैं और टट्टियाँ साफ की जाती हैं। किन्तु यदि कहीं पानी का टैङ्क खाली और टट्टी गन्दी दिखाई दे तो इसके लिये गार्ड तथा स्टेशन-मास्टर को इत्तला कर देनी चाहिये। वह आगे के किसी बड़े स्टेशन पर उक्त शिकायतें दूर करा देंगे। यदि कभी कोई आपकी शिकायत पर ध्यान न दे तो गाड़ी और डब्बे का नम्बर लिख कर इसकी रिपोर्ट डिस्ट्रिक्ट ट्रैफिक सुपरिएटएडेएट को करनी चाहिये।

अभी हाल हीं में "जयाजी प्रताप" लश्कर के १७ अक्तूबर १९२९ के अङ्क में यह सम्वाद छपा है कि—"गोंदिया कांग्रेस कमेटी के प्रेसीडेएट श्री चतुर्भुज जसनी नागपुर जा रहे थे। जिस तीसरे दर्जे के डब्बे में वे बैठे थे, उसके पाखाने में पानी नहीं था। इस पर इन्होंने जंजीर खींच कर गाडी खड़ी करवा दी और गार्ड के आने पर कह दिया कि जंजीर मैंने खींची है और जब तक पानी का इन्तजाम नहीं होगा हम गाड़ी नहीं चलने देंगे। पानी मिलने के बाद गाड़ी चली। पौन घण्टा के लगभग गाड़ी खड़ी रही।

२१—स्टेशनों के पाखानों पर अक्सर भंगी लोग मुसाफिरों को पैसा देने के लिये तंग करते हैं और

जो पैसा दे देते हैं उनके लिये टट्टी साफ कर देते हैं, बाकी टट्टियाँ वे जान-बूझ कर मैली रखते हैं। इस प्रकार पैसे दे-देकर उनकी आदत बिगाड़नी ठीक नहीं है। स्टेशन-मास्टर को जरा सूचना करने पर सहज ही में जल्दी पाखाना साफ हो सकता है।

२२—रेलके डब्बेमें कुछ लोग फर्श पर सो जानेका बहाना करके लेट जाते हैं और जब यात्री को भी नींद आ जाती है तब वह मौका देखकर पटरी के नीचे रखे पैकेजों को खोलकर वस्तुएँ निकाल लेते हैं और किसी रेलवे स्टेशन पर उतर जाते हैं। मुसाफिरों को ऐसे बदमाशों से सावधान रहना चाहिये।

२३—रेलवे की किसी वस्तु को खराब नहीं करना चाहिये। डब्बे में पेन्सिल से, कोयले से या चाक मिट्टी वगैरः से कुछ भी नहीं लिखना चाहिये। लोग डब्बों के पाखानों में गालियाँ और भद्दे-भद्दे वाक्य लिख देते हैं यह मूर्खता और असभ्यता है। रेलवे की खिड़कियाँ, लैम्प, काच, सूचनाएँ इत्यादि को खराब नहीं करना चाहिये।

२४—आज-कल कई गाड़ियों में एक डब्बा ऐसा लगा रहता है जिसमें भोजनादि का प्रबन्ध रहता है। यदि किसी यात्री को भोजन करने की जरूरत हो तो उस डब्बे के मैनेजर को आर्डर दे दे। ज्यादः से ज्यादः आध घण्टे में इच्छित भोजन गर्मा-गर्म तय्यार मिल जायेगा।

२५—कई यात्री अपने पास रेल की चाबी रखते हैं और डब्बे में घुसकर दोनों ओर के द्वारों का ताला बन्द कर देते हैं। प्रत्येक स्टेशन पर यात्री ताला बन्द देख कर लौट जाते हैं। वे ३।४ यात्री सारे डब्बे को घेर कर मौज से सफर करते हैं। यह अपराध है। ऐसे मनुष्यों को सजा हो सकती है। ऐसे बदमाशों की सूचना गार्ड या स्टेशन-मास्टरको दे देनी चाहिये।

२६—यात्रियों के आवा-गमन की धूम होने पर और प्रायः मेले-ठेले के वक्तों में रेलवे कर्मचारी थर्ड क्लास के यात्रियों को मालगाड़ी के डब्बों में ठूस देते हैं और वे बेचारे कानूनसे अनभिज्ञ मुसाफिर उसीमें बैठ कर सफर करने लगते हैं। मुसाफिर को चाहिये कि मालगाड़ी के डब्बों में यात्रा करने से इन्कार कर दें और रेलवे कर्मचारी को थर्ड क्लास के डब्बे देनेको विवश करें। यदि मालके डब्बोंमें बैठ कर ही यात्रा करनी हो तो किराया कम देना चाहिये।

२७—मुसाफिरों की सुविधा के लिये प्रत्येक स्टेशन पर डाक का लेटरबाक्स रखा रहता है। उसमें सरकारी कार्ड लिफाफे डाले जा सकते हैं। हरेक स्टेशन से तार भी दिया जा सकता है।

नोट—ये साधारण नियम दे दिये हैं। कुछ रेलवे कम्पनियों ने ऊपर के नियमों में अपवाद (Exceptions) भी रखा है। विशेष जानकारी के लिये कोचिंग टरिफ नं० ६ देखियें।

रेलवे एक्ट (कानून)

भारत में जब रेलें चलीं तो उसके लिये एक्ट की जरूरत पड़ी। एक्ट बनाया गया। यह एक्ट, जिसमें से हम थर्ड क्लास के मुसाफिरों के जानने योग्य कुछ धाराएँ यहाँ उद्धृत करते हैं--"एक्ट ६ सन् १८६०" अर्थात् भारतीय रेलवे एक्ट कहा जाता है। इसमें दस परिच्छेद हैं और १५० धाराएँ हैं। हम यहाँ पर उन्हीं धाराओं को लिखेंगे जिनका थर्ड क्लास के यात्रियों से सम्बन्ध है।

धारा ६३--प्रत्येक रेलवे का प्रबन्धक गवर्नर जनरल की मंजूरी से यात्रियों की ऐसी अधिक-से-अधिक संख्या मुकर्रर करेगा जो प्रत्येक प्रकार की गाड़ी के प्रत्येक कम्पार्टमेंटसे ले जाई जा सके और उस निर्द्धारित संख्याको प्रत्येक कम्पार्टमेण्ट के भीतर या बाहर खासकर अंगरेजी में या उन देशी भाषाओंमें से एक या अधिक भाषाओं में जो उस देश में साधारणतया काम में आती हों, जिसमें होकर रेलवे निकली हो या दोनों भाषाओं में अर्थात् अंगरेजी तथा ऐसी देशी भाषाओं में से एक-एक या अधिक भाषाओं में जिसे गवर्नर-जनरल रेलवे के प्रबन्धक की सम्मतिसे निर्णय करे, प्रकट करेगा।

धारा ६४--(१) पहली जनवरी सन् १८९१ को और उसके बाद से, प्रत्येक रेलवे प्रबन्धक को आव-

श्यक होगा कि, वह उस गाड़ी में जो यात्रियों को ले जाती हो, सबसे नीचे दर्जे की गाड़ी का जो रेल का भाग हो, कम-से-कम एक कम्पार्टमेण्ट स्त्रियों के लिये सुरक्षित रखे।

(२) यदि रेलगाड़ो ५० मीलसे अधिक दूर जाने वाली हो तो ऊपर लिखे अनुसार सुरक्षित कम्पार्टमेंट में एक पाखाना भी रेलवे कंपनी को रखना होगा।

धारा ६५—प्रत्येक रेलवेके प्रबन्धक को आवश्यक होगा कि वह अपनी रेलवे के प्रत्येक स्टेशन पर—ऐसा जगह जो स्पष्ट हो और जहाँ आसानी से पहुँचा जा सकता हो, अँगरेजी तथा उस देशी भाषा में जो उस प्रदेश में प्रचलित हो—ऐसे समय-सूचक-पत्रों (टाइम-टेबुल) को, जो रेलवे पर उस समय जारी हों, एक नकल और उन किरायों के सूचना-पत्र लटकावे, जो उस स्टेशन से जहां कि समय और किराया सूचक पत्र लगाये गये हों, उस स्थान तक यात्रा करनेके लिये, जिसके लिये कि कार्ड टिकट उक्त स्टेशन पर साधारण यात्रियोंको जारी किये जाते हों, माँगे जाने योग्य हों।

धारा ६७—(१) किराओं का मंजूर होना और टिकटों का बंटना इस अवस्था के अधीन समझा जायगा कि रेल गाड़ी में जिसके लिये कि टिकट बंटे हों जगह रहे।

(२) जिस मनुष्यको टिकट दिया गया हो, और उसको उस रेल गाड़ी में जगह न मिले, जिसके लिए

टिकट दिया गया हो, तो उक्त रेलगाड़ी के चले जाने के पश्चात् तीन घण्टे के अन्दर टिकट वापस देने पर, वह मनुष्य तुरन्त अपना किराया वापस पाने का अधिकारी होगा।

(३) जिस मनुष्य को, गाड़ी के उस दर्जे में जगह न मिले जिसके लिये कि उसने टिकट खरीदा हो और मजबूर हो कर उसे नीचे दर्जे की गाड़ी में यात्रा करनी पड़ी हो तो, वह टिकट देने पर इस बात का अधिकारी होगा कि उस किराये के जो उसने दिया है और उस महसूल के दरम्यान, जो उसे उस दर्जे के लिये देना होता जिसमें कि यात्रा की हो, जो अन्तर हो वह उसे वापस लेले।

धारा ६८--कोई मनुष्य, रेलवे नौकर की आज्ञा के बिना, रेलवे की किसी गाड़ी में यात्री रूप से उसमें सफर करने की गरज़ से, उस समय तक प्रवेश नहीं कर सकता जब तक कि उसके पास, पास या टिकट न हो।

धारा ६९--रेलवे का प्रत्येक मुसाफिर रेलवे के उस नौकर के माँगने पर जो इस सम्बन्ध में रेलवे प्रबन्धक की ओर से मुकर्रर हो, जाँच के लिये अपना पास या टिकट उक्त नौकर के सामने पेश करेगा और उस यात्रा की समाप्ति पर या समाप्ति के लगभग जिसके लिये कि पास या टिकट जारी हुआ हो, या सीज़न टिकट होने की दशा में उस अवधि की

समाप्ति पर, जब तक कि वह चालू रहे, उस पास या टिकट को रेलवे के नौकर को दे देगा।

धारा ७०--सीज़न टिकट या रिटर्न टिकट किसी दूसरे मनुष्य को नहीं दिया जा सकता। वह उसी मनुष्य द्वारा काम में लाया जा सकता है, जिसकी उन स्थानों से और उन स्थानों तक यात्राके लिये जिनका खुलासा टिकट पर हो, वह जारी हो।

धारा ७१--(१) रेलवे के प्रबन्धक को अधिकार है कि वह किसी ऐसे मनुष्य को जो किसी संक्रामक या छूत वाले रोग से पीड़ित हो, लाने ले जाने से इन्कार कर दे...........

(२) जो मनुष्य ऐसे किसी रोग से पीड़ित हो, स्टेशन-मास्टर या रेलवे के उस नौकर की आज्ञा के बिना रेलवे पर प्रवेश या यात्रा नहीं कर सकता, जिसकी निगरानी में वह स्थान हो जहाँ कि वह रेलवे पर प्रवेश करता हो।

(३) ऐसी इजाजत देने वाले नौकर को, जिसका कि वर्णन उपधारा २ में हुआ है, चाहिये कि ऐसा प्रबन्ध करदे कि उक्त रोग से ग्रस्त मनुष्य उन अन्य लोगों से पृथक रहे जो रेलवे पर हों या जो यात्रा कर रहे हों।

धारा ८९--यदि कोई रेलवे कम्पनी, उन रजिस्टरों, या लेखपत्रों के सम्बन्ध में, जिनका उसके रेलवे स्टेशनों पर देखने के लिये रखा जाना या

चिपकाया जाना जरूरी है।.........या धारा नं० ६५ के अनुकूल काम न करे, तो उसे आज्ञा उल्लंघन के कारण उस समय तक गवर्नमेण्ट को पचास रुपया प्रति दिन तावान के रूप में देने पड़ेंगे, जब तक कि आज्ञा उल्लंघन होती रहे।

धारा ६३—यदि कोई रेलवे कम्पनी धारा ५३ और ६३ की आज्ञाओं को, उस बोझ की अधिक से अधिक सीमा के सम्बन्ध में, जो किसी मालगाड़ी या खुली गाड़ी में ले जाया जायगा या ऐसे मुसाफिरों की अधिक-से-अधिक संख्या के सम्बन्ध में, जो रेलगाड़ी के किसी कमरे में ले जाये जावेंगे; या उस मालगाड़ी या खुली गाड़ी पर उक्त बोझ के प्रकट कर देने के सम्बन्ध में, या उस रेलगाड़ी के कमरे के भीतर या ऊपर उक्त संख्या के प्रकट कर देने के सम्बन्ध में प्रतिकूलता करे, या जान-बूझ कर किसी ऐसे मनुष्य को जो किसी ऐसी माल गाड़ी या खुली गाड़ी का मालिक हो जो उसकी रेलवे पर होकर जाती हो, उक्त धाराओं में से पहली धारा की आज्ञाओं की प्रतिकूलता करे, तो उसे उस समय तक २०) रु० प्रति दिन सरकार को तावान की शक्ल में देने पड़ेंगे जब तक कि दोनों धाराओं में से किसी भी धारा की प्रतिकूलता होती रहे।

धारा ६५—यदि कोई रेलवे कम्पनी स्त्रियों के

लिये सुरक्षित (Reserved) कम्पार्टमेण्ट रखने के

सम्बन्ध में या उनके पाखानों का इन्तज़ाम करने के विषय में धारा ६४ की आज्ञा के विरुद्ध काम करे, तो उसे हर ऐसी ट्रेन के लिये जिसके सम्बन्ध में कि आज्ञा उल्लंघन होती रहे गवर्नमेण्ट को बीस-बीस रुपये तावान की शक्ल में देने होंगे।

धारा १००--जब कोई रेलवे नौकर, जब कि वह अपनी ड्यूटी (काम) पर हो, नशे की दशा में हो तो उसे ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा, जिसकी संख्या ५०) तक हो सकती है। या जहाँ कि उसके कर्तव्य के दुरुपयोग से किसी ऐसे मनुष्य की, जो रेलवे पर सफर कर रहा हो या रेलवे पर हो, रक्षा सन्देहयुक्त हो जाने की सम्भावना हो तो ऐसी कैद का दण्ड दिया जायगा, जिसकी मियाद एक वर्ष तक की हो सकती है या जुर्माने का दण्ड दिया जायगा या दोनों दंड दिये जावेंगे।

धारा १०२--यदि कोई रेलवे कर्मचारी किसी मुसाफिर को ऐसे दर्जे मे प्रवेश करने के लिये विवश करे या विवश करने की चेष्टा करे या प्रवेश कराये, जिसमें मुसाफिरों की वह अधिक-से-अधिक संख्या पहले से हो, जो धारा ६३ के अनुसार उस दर्जे पर या उस दर्जे में प्रदर्शित की गई हो तो उसे ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा, जिसकी संख्या बीस रुपये तक हो सकती है।

धारा १०७--रेलवे ऐक्ट की धारा ५८ के विरुद्ध

यदि कोई मनुष्य अपने साथ रेलवे पर कोई भयानक या हानिकर माल लावे या रेलवे पर लेजाने के लिए कोई ऐसा माल पेश करे या दे, उसे ऐसे जुर्माने की सज़ा दी जायगी जिसकी संख्या ५००) रुपये तक हो सकती है और किसी ऐसे नुकसान, टोटा या खराबी के लिये भी जिम्मेवार होगा जो उक्त माल के रेलवे पर उक्त प्रकार से लाये जाने के कारण हो।

धारा १०६—(१) यदि कोई मुसाफिर किसी ऐसे दर्जे में घुसकर जो रेलवे प्रवन्धक द्वारा अन्य मुसाफिरों के काम में आने के लिये सुरक्षित (Reserved) हो। या जिसमें मुसाफिरोंकी वह अधिक-से-अधिक तायदाद पहले से मौजूद हो, जो उस दर्जे में या दर्जे के ऊपर धारा ६३ के अनुसार वताई गई हो, उस समय जब कि उससे किसी रेलवे के नौकर द्वारा ऐसा करने के लिये कहा जाय, उस दर्जे को छोड़ने से इन्कार करे, तो उसे ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा, जिसकी संख्या २०) रु० तक की हो सकती है।

(२) अगर कोई एक मुसाफिर दूसरे मुसाफिर के उचित प्रवेश को, किसी ऐसे दर्जे में रोके जो रेलवे प्रबन्धक द्वारा रोकने वाले यात्री के लिये सुरक्षित (Reserved) न हो, या जिसमें मुसाफिरों की वह अधिक-से-अधिक संख्या पहले से न हो, जो उस दर्जे में या दर्जे के बाहर धारा ६३ के अनुसार

शित की गई है तो उसे ऐसे जुर्माने की सजा दी जायगी जिसकी तादाद २०) रु० तक होगी।

धारा ११०--(१) यदि कोई मुसाफिर उसी दरजे के अपने साथी मुसाफिरों (यदि कोई हो) की बिला रजामन्दी किसी दर्जे में तमाखू पिये, जो उस दर्जे के अतिरिक्त हो, जो उक्त अभिप्रायके लिये विशेष रूप से नियत किया गया हो, उसे ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा जिसकी तादाद बीस रुपये तक हो सकती है।

(२) यदि कोई मनुष्य किसी रेलवे नौकर द्वारा न पीने के लिये आगाह किये जाने के बाद भी उक्त प्रकार तमाखू पीता रहे तो उपधारा (१) में कहे अनुसार जिम्मेवारी उठाने (जुर्माना देने) के अतिरिक्त वह उस गाड़ीसे निकाला जा सकता है जिससे वह सफर कर रहा हो।

धारा १११--यदि कोई मनुष्य इस विषयमें बिना आज्ञा किसी ऐसे तख्ते या काग़ज़ को उतार डाले, या जान बूझकर नुकसान पहुँचावे, जो रेलवे प्रबंधक की आज्ञा से रेलवे पर या किसी गोल पहियेवाली चीज़ पर लटकाया या लगाया गया हो या किसी उक्त तख्ते या कागज के किसी अक्षर या अङ्क को मिटा दे या बदल दे उसे ऐसे जुर्माने की सजा दी जावेगी जिसकी संख्या पचास रुपये तक हो सकती है।

धारा ११२--यदि कोई यात्री रेलवे प्रबन्धक को धोखा देने की नीयत से--

(क) रेलवे की किसी गाड़ी में धारा ६८ के विरुद्ध प्रवेश करेगा।

(ख) किसी ऐसे सिंगल जरनी (Single Journey) पास या टिकटको जो किसी पहले मुसाफिरी में काम आ चुका हो या रिटर्न टिकटकी हालत में उसके आधे हिस्से को जो ऊपर लिखे मुताबिक पहले काम में लाया जा चुका हो, काम में लावे, या काम में लाने की चेष्टा करे--

तो उसे उस फासले के लिये, इकहरे किराये के अलावा जो उसने सफर किया हो, ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा, जिसकी तायदाद एक सौ रुपये तक हो सकती है।

धारा ११४--यदि कोई मुसाफिर रिटर्न टिकट का आधा हिस्सा बेचे या बेचने की चेष्टा करे, या अपने पास से पृथक करे या करने की चेष्टा करे इस अभिप्राय से कि दूसरा मनुष्य उससे सफर कर सके या वापसी टिकट का ऐसा आधा हिस्सा खरीदे तो उसे ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा जिसकी संख्या ५०) रुपये तक हो सकती है और यदि रिटर्न टिकट के उस अर्द्ध का खरीददार उससे सफर करे या करनेकी चेष्टा करे तो उसे ऐसे अतिरिक्त (Additional) जुर्मानेका दण्ड दिया जायगा,

जिसकी हद उस सफर के सम्बन्ध में जिसका टिकट के द्वारा अधिकारी हो, इकहरे किराये की रकम तक हो सकती है।

धारा ११६—यदि कोई यात्री जान बूझ कर अपने पास या टिकट को ऐसा बदल दे या बिगाड़ दे कि उसकी तारीख, नम्बर या उसका कोई जरूरी भाग पढ़े जाने योग्य न रहे तो उसे ऐसे जुर्माने की सजा दी जायगी जिसकी संख्या पचास रुपये तक हो सकती है।

धारा ११७—(१) यदि कोई मनुष्य संक्रामक छूत के रोग से बीमार हो, धारा ७१ उपधारा २ के विरुद्ध किसी रेलवे पर प्रवेश या यात्रा करे, तो उसे और मनुष्य को, जिसकी निगरानी में वह मनुष्य उस समय रेलवे पर हो, जब कि उसने उक्त प्रकार प्रवेश किया या सफर किया, ऐसे जुरमाने की सजा दी जायगी. जिसकी संख्या २०) तक हो सकती है। उस किराये की जब्ती के सिवाय जो उनमें से किसी ने अदा किया हो, पास या टिकट की जब्ती के जो उनमें से किसी ने प्राप्त किया और खरीदा हो, रेलवे से किसी रेलवे मुलाज़िम द्वारा निकाला जा सकता है।

(२) यदि कोई ऐसा रेलवे का मुलाजिम, जो धारा ७१ उपधारा २ में बताया गया है, यह जानकर कि कोई मनुष्य किसी संक्रामक या छूत रोग से बीमार है, जान बूझकर ऐसे मनुष्य को दूसरे मुसा-

फिरों से उससे अलग रखने का इन्तजाम किये बिना रेलवे पर सफ़र करने दे, तो उसे ऐसे जुर्माने की सज़ा दी जायगी जिसकी संख्या एक सौ रुपये तक हो सकती है।

धारा ११८--(१) अगर कोई मुसाफिर किसी गाड़ी में, जब कि ट्रेन चल रही हो, प्रवेश करे या गाड़ी से उतरे या प्रवेश करने अथवा उतरने की कोशिश करे, या गाड़ी की उस तरफ को छोड़कर जो उस प्लेट फार्म या अन्य स्थान से मिला हुआ है जो सवारी गाड़ी में चढ़ने उतरने के लिये रेलवे द्वारा मुकर्रर है, दूसरी ओर से गाड़ी में चढ़े या गाड़ी से उतरे या चढ़ने और उतरने की चेष्टा करे या किसी गाड़ीका उस समय बगली दर्वाजा खोले, जब कि ट्रेन चल रही हो, उसे ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा जिसकी संख्या बीस रुपया तक हो सकती है।

(२) यदि कोई मुसाफिर किसी रेलवे मुलाज़िम द्वारा बाज़ आने के लिये आगाह किये जाने पर भी, किसी गाड़ी की छत, सीढ़ी, पायदान, एँजिन पर या गाड़ी के किसी ऐसे अन्य भाग पर जो मुसाफिरों के काम में आने के लिये नहीं बना हो, सफर करने के लिये हठ करे, तो उसे ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा, जिसकी संख्या ५०) रु० तक हो सकती है और वह रेलवे से किसी भी रेलवे मुलाज़िम द्वारा निकाला जा सकता है।

धारा ११६—यदि कोई मर्द यह जानते हुए कि अमुक गाड़ी, दर्जा, कमरा या अन्य स्थान रेलवे प्रबंधक द्वारा स्त्रियों के ही प्रयोग के लिये सुरक्षित (Reserved) है, उचित उज्र बिना, उक्त स्थान में प्रवेश करे या प्रविष्ट होने पर, जब कि उससे किसी रेलवे मुलाजिम द्वारा, उस स्थान से निकल जाने के लिये कहा जाय, वहाँ रहे, तो उसे ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा, जिसकी संख्या १००) रु० तक हो सकती है। उस किराये की जब्ती के सिवाय जो उसने अदा किया हो और उस पास या टिकट की जब्ती के सिवाय जो उसने प्राप्त या खरीद किया हो और वह किसी रेलवे मुलाजिम द्वारा रेलवे से निकाला जा सकता है।

धारा १२०—यदि कोई मनुष्य, किसी रेलगाड़ी में या रेल के किसी भागपर (क) नशे की दशा में हो या (ख) कोई कष्टकर (Nuissance) कार्य या लज्जाजनक कार्य (Act of indecency) करे या अश्लील भाषा अथवा गाली दे या (ग) जान-बूझ कर और बिना उचित कारण के किसी मुसाफिर के आराम में खलल डाले या किसी लैम्प को बुझावे तो उसे ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा, जिसकी संख्या पचास रुपये तक हो सकती है। किसी ऐसे किराये की जब्ती के सिवाय जो उसने अदा किया हो और किसी पास या टिकट की जब्ती के सिवाय

जो उसने प्राप्त या खरीद किया हो, वह किसी भी रेलवे मुलाजिम द्वारा रेलवेसे निकाला जा सकता है।

धारा १२१--यदि कोई मनुष्य जानबूझ कर किसी रेलवे कर्मचारी के सरकारी काम में रुकावट डाले तो उसे ऐसे जुर्माने को सजा दी जायगी. जिसकी रकम १००) रु० तक हो सकती है।

धारा १२२--(१) यदि कोई मनुष्य अनुचित रूपसे रेलवे पर प्रवेश करे तो उसे ऐसे जुर्मानेका दण्ड दिया जायगा जिसकी तायदाद २०) रु० तक हो सकता है।

(२) यदि कोई मनुष्य जिसने रेलवे पर उपर्युक्त रीति से प्रवेश किया, किसी रेलवे मुलाजिम या प्रबन्धक की ओर से किसी अन्य मनुष्य द्वारा कहे जानेपर भी रेलवे से न निकले तो उसे ऐसे जुर्माने की सज़ा दी जायगी जिसकी संख्या ५०) रु० तक हो सकती है और वह रेलवे मुलाजिम या अन्य मनुष्य द्वारा रेलवे से निकाला जा सकता है।

धारा १२४--निम्नलिखित हर दो दशाओं में अर्थात्-(क) यदि कोई मनुष्य यह जानता हुआ या यह विश्वास करने का कारण रखता हुआ कि कोई एंजिन या ट्रेन किसी रेलवे पटरी पर आ रही है, किसी ऐसे फाटक को खोले जो सड़क के आर पार रेलवे के दोनों ओर लगा हो, या गुजरे या गुज़रने की कोशिश करे या किसी मवेशी सवारी या अन्य

चीज को रेलवे के आर पार हाँके या ले जावे या हाँकने अथवा ले जाने का प्रयत्न करे--

(ख) यदि फाटक वाले की गैरहाजिरी में कोई मनुष्य उक्त फाटक को, जिसका जिक्र ऊपर किया गया है, ज्योंही कि वह मनुष्य और कोई मवेशी सवारी या अन्य चीज़ जो उसकी निगरानी में हो, फाटक से गुजर गये हों, बन्द न करे और न लगावे-

तो उक्त मनुष्य को, ऐसे जुर्माने का दण्ड दिया जायगा जिसकी संख्या ५०) रु० तक हो सकती है।

धारा १२७--यदि कोई मनुष्य कानून के खिलाफ किसी ऐसी पहिये वाली वस्तु पर, जिसके मुकाबिले अंदर या ऊपर, जो किसी ट्रेन का भाग हो, कोई लकड़ी, पत्थर या अन्य चीज फेंके, गिरावे या मारे, इस इरादे या जानकारी के साथ कि उसके काम से किसी ऐसे मनुष्यकी सलामतीमें खतरा पड़नेकी संभावना है जो किसी ऐसी उक्त पहलेवाली चीज या किसी अन्य ऐसी पहियेदार चीज़ में या पर हो जो उसी ट्रेन का भाग हो तो उसे जन्म भर देश निकाले का दण्ड दिया जायगा या कैद का दंड दिया जायगा, जिसकी मियाद दस वर्ष तक की हो सकती है।

धारा १३१--(१) यदि कोई मनुष्य ऐसा अपराध करे जिसका वर्णन धारा १००, १०१, ११६, १२०, १२१, १२६, १२७, १२८ या १२९ या धारा १३० की उपधारा (१) में हुआ है, तो वह मनुष्य बिना

वारंट या अन्य लिखित इख़्त्यारनामे के किसी रेलवे मुलाज़िम या पुलिस अधिकारी द्वारा या अन्य ऐसे मनुष्य द्वारा गिरफ्तार किया जा सकता है जिसे उक्त मुलाज़िम या पुलिस अधिकारी अपनी सहायता को बुलावे।

(२) उक्त प्रकार गिरफ्तार किया हुआ मनुष्य जल्दी-से-जल्दी ऐसे मजिस्ट्रेट के सामने ले जाया जायगा, जिसे उस मुकद्दमे का विचार करने या विचारार्थ सिपुर्द (commit) करने का अधिकार हो।

धारा १३२--(१) यदि कोई मनुष्य उपर्युक्त अंतिम धारा में वर्णित अपराध को छोड़कर इस एक्ट के अनुसार कोई अपराध करे, या कोई अतिरिक्त महसूल, या अन्य रकम जो धारा ११३ के अनुसार माँगी जाय, न दे या देने से इन्कार करे और यह विश्वास करने का कारण हो कि वह भाग जायगा या उसका नाम और पता मालूम न हो और वह पूछने पर अपना नाम और पता न बतलावे या यह विश्वास करने का कारण हो कि उसका बताया हुआ नाम और पता ग़लत है तो कोई रेलवे मुलाज़िम या पुलिस अधिकारी या कोई अन्य मनुष्य जिसे उक्त मुलाजिम या अधिकारी अपनी मदद को बुलावे, उस मनुष्य को बिना वारण्ट या अन्य लिखित इख़्त्यारनामे के गिरफ्तार कर सकता है।

(२) गिरफ्तार किया हुआ मनुष्य उसकी जमानत देने पर छोड़ दिया जायगा या यदि उसका नाम और पता निश्चित हो जाय तो मजिस्ट्रेट के सामने, जब आवश्यकता पड़े उस समय की हाज़िरी के लिये, बिना जमानत मुचलका लिखने पर छोड़ दिया जायगा।

(३) यदि उक्त मनुष्य अपनी जमानत न दे सके और उसका ठीक नाम तथा पता मालूम न हो तो जितनी जल्दी हो सके उस सबसे पास के मजिस्ट्रेट के सामने ले जाया जायगा, जिसको उसका विचार करने का अधिकार प्राप्त होगा।

(४) जाब्ता फौजदारी १८८२ (एक्ट १० सन् १८८२ के अध्याय ३९ और ४२ की आज्ञाएँ, जहाँ तक संभव हो सकें, उस जमानत और मुचलके से सम्बन्ध रखेंगी जो इस धारा के अनुसार दिये जायँ और लिखे जायँ।

अन्त में—

हमारी प्रार्थना है कि "रेलवे थर्ड क्लास" के यात्रियों को व्यर्थ ही कष्ट नहीं सहने चाहियें। जब कि रेलवे-क़ानून उन्हें अनेक सुविधाएँ दे रहा है तो वे उससे वंचित क्यों रहते हैं? कानूनी-सीमा के अन्दर रहकर रेलवे में होने वाले विविध कष्टों को हटाया जा सकता है। बात यह है कि साहस और निर्भयता की जरूरत है। साथ ही थोड़ी परोपकार वृत्ति की भी आवश्यकता है। किसी अन्याय को देखकर यह कहने लगना कि "हमें क्या रेल में घर बसाना है?"—इत्यादि बातें ठीक नहीं हैं। हमें अन्याय का हमेशा निर्भयता पूर्वक मुकाबिला करने के लिये तय्यार रहना चाहिये। पढ़े लिखे समझदार मनुष्यों का कर्त्तव्य है कि अपने अपढ़ साथी यात्रियों पर अन्याय न होने दें और उन्हें उनके अधिकार समझाते रहें। थोड़ी तकलीफ उठाने के बाद ही सुख मिला करता है। यदि थर्ड क्लास के यात्री रेलवे के साथ कानूनी व्यवहार करने की थोडी तकलीफ उठावेंगे तो रात दिन होने वाले अन्याय तथा पाशविक व्यवहार बहुत कुछ कम हो जावेंगे।

हमने इस पुस्तक में रेलवे सम्बन्धी जानने योग्य सभी बातें लिख दी हैं और रेलवे ऐक्ट की वे धाराएँ भी जो यात्रियों के लिये आवश्यक थीं ज्यों-की-त्यों

उद्धृत करदी हैं। आशा है पाठकों को इनसे बहुत कुछ लाभ होगा। आवश्यकताके लिये मैं १-२ पते रेलवे सम्बन्धी मामलोंकी पैरवी करनेवाले वकीलों के दे देता हूँ।

(१) श्री० मुकुन्दराव जयकर
बेरिस्टर ऐट ला, बम्बई नं० २

(२) श्रीविश्वनाथ गणेश जावडेकर
एम० ए०, एल०एल० बी०, वकील हाइकोर्ट
धुलिया (खानदेश)

इनके अतिरिक्त कुछ संस्थाएँ भी भारत में ऐसी स्थापित हो चुकी हैं, जो रेलवे यात्रियों के कष्ट निवारण में बहुत कुछ मदद देती हैं। जरूरत पड़े तो नीचे लिखी संस्थाओं से पत्र-व्यवहार करना चाहिये। हमें जिन संस्थाओं का पता मालूम है वे नीचे लिखे हैं:—

(१) "रेलवे संकट-निवारिणी-समिति"
अहमदाबाद (गुजरात)

(२) "रेलवे कष्ट-निवारिणी-समिति"
चन्दौसी, यू० पी०

आशा है कि अब थर्ड क्लास के यात्री इस पुस्तक से अपने ऊपर होने वाले रेलवे के कष्टों को दूर करने के उपाय मालूम कर लेंगे और सुखी बनेंगे।

"संघे शक्तिः कलौ युगे।"

यह बात हमेशा याद रखनी चाहिये।

* समाप्त *

एलेन ग्रन्थावली

अर्थात्

जेम्स एलेनकी समस्त पुस्तकोंका हिन्दी अनुवाद

यूरोपमें जेम्स एलेन महोदयकी पुस्तकोंका कितना ऊँचा स्थान है यह इतनेसे ही ज्ञात होता है कि उनकी एक-एक पुस्तकोंकी अनेकानेक आवृत्तियाँ छप चुकी हैं। यहाँकी तरह आवृत्तियाँ भी एक या दो हजारकी नहीं; प्रत्युत दस-दस, बीस-बीस हजारकी हुई हैं। इससे ज्ञात होता है कि एक-एक पुस्तककी कई-कई लाख प्रतियाँ तो छप चुकी हैं। अब हम इन्हींकी पुस्तकोंको हिन्दीमें प्रकाशित कर रहे हैं। ये पुस्तकें बहुत ही ऊँचे विचार की हैं। इनके पढ़नेसे गिरा-से-गिरा मनुष्य भी ऊँचे उठ सकता है और नरक कुण्डसे निकल कर श्रेष्ठ मार्ग पकड़ सकता है।

हम एलेन महोदयकी निम्न पुस्तकों का अनुवाद करा रहे हैं। क्रमशः शीघ्रातिशीघ्र सभी प्रकाशित करेंगे।

1. The Might of Mind. (मनकी शक्ति)
2. From Passion to Piece. (पवित्र मार्ग)
3. Light on Life Difficulties. (प्रकाशमय जीवन)
4. As a Man Thinketh.
5. From Poverty to Power.
6. All These Things Added.
7. Man: King of mind, body and circumstances.

नोट—उपरोक्त तीन पुस्तकें छप रहीं हैं। शेष पुस्तकोंका अनुवाद हो रहा है।

मिलने का पता—गुप्त ब्रादर्स, बनारस सिटी।

हमारी अन्यान्य पुस्तकें

स्वप्नदोष रक्षक

इस पुस्तक के लेखक पं० गणेशदत्त शर्मा गौड़ 'इन्द्र' हैं। इसमें प्राच्य, पाश्चात्य उभय-विज्ञानबल से स्वप्नदोष को नाश करनेवाली सैकड़ों युक्तियुक्त युक्तियाँ बतलाई गई हैं। इसके अधिकांश उपाय विद्यार्थियों तथा नवयुवकों के हेतु अत्यन्त हितकर हैं।

परिशिष्ट में स्वामी विश्वनाथ 'विश्वेश' ने 'स्वप्न दोष क्या है?' यह विषय धर्मशास्त्र के ब्रह्मचर्य्यांश को लेते हुए लिखा है, जो नवयुवकोंके लिए वास्तविक हितकारी और आदरणीय है तथा सर्वथा मनन योग्य है। मूल्य ॥)

मधुप!

लेखक पं० जगन्नारायणदेव शर्मा 'कविपुष्कर' विशारद, साहित्य-शास्त्री। यह 'मधुप' पर लिखा हुआ एक आध्यात्मिक पद्यकाव्य है। इसकी कवितायें जैसी भावपूर्ण तथा हृदयाकर्षक हैं वैसी ही इसकी छपाई भी सुन्दर तथा मनमोहक है। मूल्य ॥)

हिन्दू गायन

'कविपुष्कर' जी ने सनातनी, आर्य-समाजी तथा सर्वसाधारण के उपयोगी गानों की रचना इसमें साहित्य और सङ्गीत को ध्यान में रखते हुए की है। हिन्दुओं के लिए बड़ी ही उपादेय है। मूल्य =)

कविराजी गृह चिकित्सा--इसमें स्त्री तथा बालकोंके सम्पूर्ण रोगोंके लक्षण और चिकित्सा लिखी है। घरमें रहनेसे स्त्रियाँ भी एका-एक आजाने वाली बीमारीको क्षणभरमें दूर भगा सकती हैं। मू० ।=)

छात्र चिकित्सा--विद्यार्थियोंका स्वास्थ्य ठीक रखने और उनकी बीमारियोंको दूर भगानेके लिए अपूर्व पुस्तक है। मूल्य =)

मिलने का पता--गुप्त ब्रादर्स, बनारस सिटी।

देशकी वातके लेखक

द्विवेदीजीके दो नये उपन्यास

१—कर्त्तव्याघात

यह वही उपन्यास है, जिसने पहले संस्करणमें हिन्दी-संसारमें खलवली मचा दी थी। जिसके लिए हिन्दी-जगत्‌के सुपरिचित श्रीयुत् प्रेमचन्दजीने लिखा था कि "अबतक इतना अच्छा हिन्दीका उपन्यास मेरी नजरोंके सामनेसे नहीं गुजरा था।" यह वही पुस्तक है जिसकी प्रशंसामें वर्षोंतक पत्र-पत्रिकाओंके पन्ने रँगे रहते थे और जिसका लोहा छिद्रान्वेषियोंको भी मानना पड़ा था। बड़ी माँगके वाद इसका दूसरा संस्करण तैयार हुआ है। मूल्य २।)

२—प्रणय

यह मौलिक उपन्यास है। प्रेम-पाशमें स्त्री-पुरुषका चित्त हठात् कैसे आकर्षित हो जाता है, द्वेषके कारण मनुष्य कैसे-कैसे दूषित फन्दे अपने द्वेषीपर फेंककर उसे वदनाम करता है आदि बातें बड़ी कुशलतासे चित्रित की गयी हैं। इसकी नायिका पति-परित्यक्ता रमाका पति-प्रेम और विलक्षण ढङ्गसे विना एक पैसा चन्दा किये देश-सुधार करना पढ़ते ही बनता है। धनाढय, विदुषी और सुन्दरी युवती राजोकी करुणा-कथा, कठोर हृदयपर भी छाप जमाये विना नहीं रह सकती। मूल्य २)

नोट—उपरोक्त पुस्तकें भी हमारे स्थायी ग्राहकोंको पौने मूल्यमें मिलेंगी। स्थायी ग्राहकोंके नियम पुस्तकके अन्तमें देखिए।

पता—गुप्त ब्रादर्स, बनारस सिटी।

गुप्त ब्रादर्स, काशीके स्थायी ग्राहकोंके लिए नियम

१—स्थायी ग्राहक होनेके लिए १) प्रवेश शुल्क देना पड़ता है।

२—स्थायी ग्राहकोंको इस कार्यालय द्वारा प्रकाशित प्रत्येक पुस्तकों-की एक प्रति ।-) पाँच आना रुपया कमीशन काटकर दी जाती है। इसके अतिरिक्त जितनी प्रतियाँ वे लेना चाहेंगे पौने मूल्यमें दी जायेंगी।

३—किसी भी पुस्तकका लेना-न-लेना ग्राहकोंकी इच्छा पर निर्भर है।

४—किसी भी पुस्तकके प्रकाशित होतेही उसके लेखक, मूल्य, विषय आदिकी सूचना दे देनेके पन्द्रह दिवस पश्चात् उसकी वी० पी० भेज दी जाती है। यदि किसी ग्राहकको कोई पुस्तक न लेनी हो तो सूचना पातेही मनाही कर देनी चाहिए, ताकि वी० पी० न भेजी जाय। वी० पी० लौटानेसे डाक-व्यय उन्हींको देना पड़ता है, अन्यथा उनका नाम ग्राहक-श्रेणीसे पृथक् कर दिया जाता है।

५—ग्राहकोंके इच्छानुसार डाक-व्ययके बचावके लिए २-३ पुस्तकें एक साथ भेजी जा सकती हैं।

६—पाँच स्थायी ग्राहक बनानेवाले सज्जन बिना प्रवेश-शुल्क दिये ही स्थायी ग्राहकों के अधिकार प्राप्त कर सकते हैं।

७—पत्र भेजे यदि १० दिन हो जायँ और उसका कोई उत्तर न मिले, तो शीघ्र ही दूसरा पत्र भेजना चाहिये।

८—पत्र लिखते समय स्थायी ग्राहकोंको अपना नम्बर (जो उनकी रसीदमें दिया जायगा) अवश्य लिखना चाहिए। अन्यथा उनकी उपरोक्त सुविधाओंमें भूल होनेका कार्यालय जिम्मेदार न होगा।

९—स्थायी ग्राहकोंका शुल्क किसी भी दशामें लौटाया न जायगा।

पत्र-व्यवहारका पता—गुप्त ब्रादर्स, बनारस सिटी।

'ओं' यन्त्रालय, काशी।